



ANNUAL REPORT 1988

613



Richard Ross Library
of Management

MAY 3 1993

U. of Regina

LIBRARY

INVESTOR AND SHAREHOLDER INFORMATION

HEAD OFFICE

Place Air Canada
500 René Lévesque Blvd. W.
Montreal, Quebec
Canada H2Z 1X5
(514) 879-7000

STOCK EXCHANGE LISTINGS

Montreal, Toronto, Winnipeg,
Alberta and Vancouver Stock
Exchanges.

TRANSFER AGENT AND REGISTRAR

The Royal Trust Company:
Halifax, Montreal, Toronto,
Winnipeg, Regina, Calgary
and Vancouver.

ANNUAL MEETING OF SHAREHOLDERS

The Annual General Meeting
of Shareholders of Air Canada
will be held at 10:30 a.m.
on Wednesday, April 26, 1989,
at Le Palais des Congrès
de Montréal (The Montreal
Convention Centre),
201 Viger Ave. W., Montreal,
Quebec.

DUPLICATE COMMUNICATION

Some registered holders of
shares of Air Canada might
receive more than one copy
of shareholder information
mailings such as this Annual
Report. While every effort
is made to avoid duplication,
if securities are registered
in different names and/or
addresses, multiple copies
are forwarded. Shareholders
receiving more than one
copy are requested to write
to the Manager, Shareholders
Relations.

FOR FURTHER INFORMATION

Shareholders Relations:
Manager,
Shareholders Relations
Telephone: (514) 879-7824
Faxcom: (514) 393-3502

Investor Relations:
Director of Investor Relations
Telephone: (514) 879-7451
Faxcom: (514) 393-3502



TABLE OF CONTENTS

Corporate Profile	2
Year At A Glance	3
Glossary of Terms	3
Chairman's Message to Shareholders	4
Report from the President and Chief Executive Officer	5
International Growth	6
Domestic Initiatives	7
Air Canada Cargo	9
The Connector System	10
Dedication to Technical Excellence	11
The Fleet	13
Expansion and Diversification	15
Community Participation	16
Air Canada's People	16
Acknowledgement	17
Board of Directors	18
Officers of the Company	18
Financial Review	19

CORPORATE PROFILE

Air Canada is a Canadian-based international air carrier providing scheduled and charter air transportation for passengers and for cargo. The airline's passenger route network offers scheduled services to 35 North American cities.

Through its domestic Connector partners, another 68 Canadian communities and 12 cities in the United States are linked to the Air Canada network. The Corporation serves 27 cities in Europe, the Caribbean and the Far East. Charter passenger services are provided to over 20 international destinations.

The airline's cargo division serves 65 destinations in Canada and internationally, with representation in over 80 countries.

Air Canada provides computer services, aircraft and engine maintenance, technical and pilot training, and ground handling services to airlines and other customers.

The Corporation holds equity interest, directly or indirectly, in five Canadian regional airlines, AirBC, NWT Air, Air Ontario, Air Alliance and Air Nova. The airline's diversification also includes enRoute Card Inc., the world's largest airline-operated credit card; Touram Inc., a major Canadian tour operator; and other airline-related businesses.

YEAR AT A GLANCE

	1988	1987	CHANGE
FINANCIAL			
(Millions Except Per Share Figures)			
Operating Revenues	\$3,426	\$3,131	9%
Operating Expenses	\$3,301	\$3,027	9%
Operating Income	\$ 125	\$ 104	
Net Income	\$ 96	\$ 46	
Net Cash Flow	\$ 131	\$ 143	
Common Shares			
Outstanding (millions)	71.9	41.1*	
Net Income per			
Common Share**	\$ 2.00	\$ 1.11	
Net Cash Flow per			
Common Share**	\$ 2.74	\$ 3.47	
Return on Equity	14.1%	7.6%	

OPERATING STATISTICS

(Scheduled and Charter—not consolidated)

Revenue Passengers Carried (millions)	11.9	11.0	8%
Revenue Passenger Miles (millions)	15,553	14,358	8%
Available Seat Miles (millions)	21,778	20,205	8%
Passenger Load Factor	71.4%	71.1%	
Yield per Revenue Passenger Mile	15.7¢	15.9¢	(1)%
Operating Expense per			
Available Ton Mile	75.4¢	77.4¢	(3)%
Average Number of Employees	22,640	22,167	2%

*Reflects stock split of 125 to 1.

**Per share amounts have been calculated using the weighted average number of common shares outstanding during the year after giving retroactive effect to the stock split in September, 1988.

GLOSSARY OF TERMS

Operating Margin

Operating income as a percentage of total operating revenues.

Cash Generation Margin

Funds provided from operations, including proceeds on disposal of property and equipment, as a percentage of total operating revenues.

Return on Equity

The average rate of return on shareholders' equity.

Net Cash Flow

Net income before extraordinary items plus non-cash items included in net income.

Fixed Capital

The aggregate of shareholders' equity and subordinated perpetual bonds.

Revenue Passenger Miles

Total number of revenue passengers carried multiplied by the miles they are carried.

Available Seat Miles

A measure of passenger capacity calculated by multiplying the total number of seats available for revenue traffic by the miles flown.

Passenger Load Factor

A measure of passenger capacity utilization derived by expressing revenue passenger miles as a percentage of available seat miles.

Revenue Ton Miles

An overall measure of passenger and cargo traffic calculated by multiplying total tons of all revenue traffic carried by the miles they are carried.

Available Ton Miles

An overall measure of passenger and cargo capacity calculated by multiplying total tons of capacity available for revenue traffic by the miles flown.

Weight Load Factor

An overall measure of passenger and cargo capacity utilization derived by expressing revenue ton miles as a percentage of available ton miles.

Yield

Average revenue per revenue passenger mile or revenue ton mile.

CHAIRMAN'S MESSAGE TO SHAREHOLDERS



Welcome to this very special Annual Report. It was an historic day for Air Canada when, on April 12, 1988, the Honourable Donald F. Mazankowski, Deputy Prime Minister of Canada, announced the Government's intention to permit the sale of Air Canada shares to the public. When active trading began October 13, on all Canadian stock exchanges 100 thousand shareholders, 18 thousand of them Air Canada employees, placed their faith in the future of this airline.

The issue's success proved a just reward for the years of planning and effort that had gone into ensuring a smooth transition from the controlled environment of a crown corporation to the more competitive arena of public ownership. The strength of the confidence demonstrated by the financial community at that time, and since, is encouraging and we fully understand the responsibility entrusted to us.

It is therefore gratifying to report to you, the first of the new Air Canada shareholders, a year of solid accomplishment; with the largest profit ever realized in the company's history. Against the turbulent backdrop of both the domestic and international aviation sectors, this success is a strong indication of the airline's continued ability to prosper within an increasingly complex and competitive marketplace. At the same time, however, it is clear to us that the Corporation's full potential has yet to be realized. Air Canada's Board of Directors remains confident in management's ability to successfully use this margin of opportunity, and to continue to perform in accordance with the high financial standards anticipated by all investors.

Steps toward that goal are well in hand. And while it is true that the airline's shareholding has changed from that of our first fifty-one years of corporate life, and that new ambitions and

objectives inspire our actions, the great strengths that have sustained Air Canada over those five decades remain unaltered.

External factors are, however, not as predictable. The trend towards industry consolidation will likely continue, resulting in the altering of traditional route structures. With the early 1989 announcement by PWA Corporation of its plans to acquire Wardair Inc., Air Canada now has a formidable competitor. We are nonetheless committed to retaining our position as this country's preeminent airline.

On a broader scale, the current business cycle has matured into an unusually long period of sustained growth, allowing Air Canada to view the future prospects of the air transport industry with marked, if measured, optimism.

Domestically, the airline market is expected to grow by five per cent a year for the next five years. Despite the stiff competitive realities that must be factored into all our future projections, Air Canada remains solidly committed to securing its full share of that increased traffic volume.

The news is also positive on the international front. It is predicted that growth in total world air traffic will be in excess of inflation in almost all regions. Our airline is well poised for an aggressive expansion into these international markets, with particular focus being placed on those regions where the most rapid expansion is forecast.

Air Canada has adjusted well to the challenges posed by domestic deregulation, the advent of fundamental changes within the international aviation sector, and most significantly, to becoming a public corporation with responsibilities to over 100 thousand investors. We are committed to providing individual shareholders with a sound rate of return on their investment.

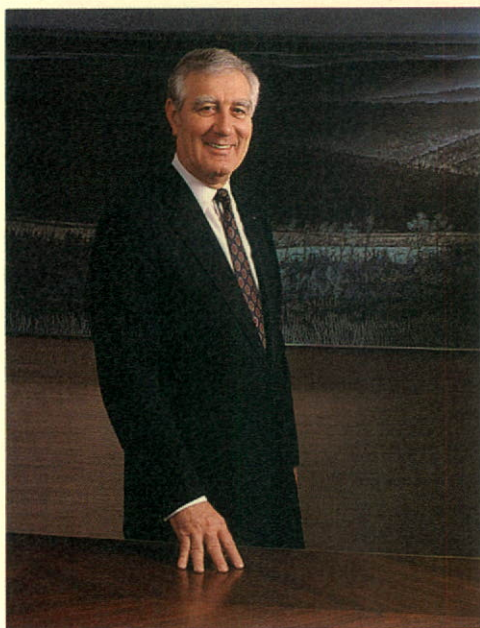
The airline's people are deeply aware that an adequate return on investment is only possible if customers are satisfied with the service provided. As shareholders, our loyal and expert staff have renewed their dedication to the goals that have justified our hard-won customer loyalty, and will continue to provide that excellence of service which is an Air Canada tradition.

During the year, four members of our Board of Directors retired, each having served the airline for a three year term. Appreciation for their respective contribution was expressed by management and staff to Gayle H. Christie of Toronto, Ontario; Ralph Fisher, F.C.A., of Toronto, Ontario; James A. Macaulay, Q.C., of Vancouver, British Columbia; and James W. Ross of Fredericton, New Brunswick.

In closing, I share with you my strong belief in a promising future for this company. The prospect of full privatization, the modernization of our fleet, the strength of our domestic and international operations, and the continuing dedication of our people effectively demonstrate that Air Canada is placed to grow and prosper.

Claude I. Taylor, O.C.
Chairman of the Board

REPORT FROM THE PRESIDENT AND CHIEF EXECUTIVE OFFICER



Air Canada's first year as a corporation with private shareholders was marked by a record profit of \$96 million, with an operating income increase of \$21 million over 1987. The results represent a strong achievement when it is noted that during the year the Corporation overcame two major challenges. The first was to restore market share to its previous level following the work stoppage in late 1987. Air Canada responded through aggressive fare action and innovative promotional programs. The action was fully effective, resulting in a restoration of market share during the first quarter.

The second challenge was to counter the intense pressure placed on our domestic operations by the dramatic increase in competitive capacity. This resulted in escalating price wars as carriers struggled for traffic growth and improved yields. Air Canada succeeded through intense concentration on cost controls, renewed emphasis on marketing initiatives and careful attention to service standards.

The airline faces 1989 and beyond with solid confidence. Air Canada is committed to achieving customer service, operational, technical and financial levels of performance which will result in maximum benefits for its shareholders. To accomplish this, the Corporation has developed a business strategy of remaining the premier airline in Canada, while expanding its major international passenger and cargo network. This will ensure that every customer is provided with world-class quality. Under the theme "The Bottom Line is Quality", the airline recognizes that corporate success rests with the skill and professionalism of all employees, and encompasses every discipline within the Corporation.

Operationally, the business strategy is based on a total dedication to customer service; and aggressive pursuit of profitable

growth by extending the airline's domestic and international network through alliances and route expansion.

Air Canada's six Connector carriers increased their operations during the year with the addition of new routes, services and aircraft. This will continue during 1989.

As part of our international strategy two new destinations were added in 1988; Lisbon, Portugal and Madrid, Spain. In 1989, four destinations will be added, including Birmingham, England; Nice, France; Zagreb, Yugoslavia; and Athens, Greece. The preeminent Canadian carrier between Canada and Europe, Air Canada is also planning a transpacific network that will include destinations in Malaysia, the Republic of Korea, India, the Philippines, and Singapore. The airline is seeking the right to serve routes between Canada and Japan, recognizing the rapidly growing importance of Canada's trade with Pacific Rim countries, in particular Japan.

Technically, Air Canada is committed to operating a modern and efficient fleet. During the year we took delivery of one Boeing 747 passenger/cargo aircraft, and four Boeing 767 extended range (ER) aircraft. Orders were placed for 34 state-of-the-art technology Airbus A320's.

Financially, the Corporation has on-going programs to reduce unit operating costs, to achieve further productivity improvements, to redeploy assets to higher yield use, and to further strengthen its financial position.

These programs; customer service, technical and financial, have been committed to because Air Canada's management and its professional staff are dedicated to ensuring that our shareholders' confidence is well justified.

Against this background, however, some caution must be noted. For the immediate future air travel should grow steadily. Unfortunately, the facilities upon which convenient airline travel depends have not kept pace and many airports throughout the world are now overburdened with traffic.

It is the role of airport authorities, working in consort with the airlines, to respond to this urgent need for improvement in the ability of airport facilities to cope with worldwide passenger growth. This growth, along with the sector's continued globalization and the increasing move towards international liberalization will create an intensely competitive environment placing strong pressure on airline cost structures and profit levels. Air Canada has, and will continue to make the necessary adjustments. Our ability to provide reliable, dependable service, and our internationally recognized technical excellence ensure that the Corporation will have the capability to take full advantage of future domestic and international opportunities.

Three of the company's senior officers, G. Chiasson, G.G. Gauvreau, and R.W. Linder have retired. Tribute was paid for their outstanding dedication and contribution to the airline.

Pierre J. Jeannot, O.C.
President and Chief Executive Officer

SERVICE WAS
INAUGURATED TO
LISBON, PORTUGAL,
AND THE AIRLINE WILL
ADD FOUR EUROPEAN
DESTINATIONS
IN 1989.



INTERNATIONAL GROWTH

Air Canada continued its expansion and development as a major international carrier. The airline added destinations and achieved growth within established markets. Service was inaugurated to Lisbon, Portugal, and Madrid, Spain, increasing Air Canada's presence in Europe to eleven destinations including London, Manchester and Prestwick in the United Kingdom; Paris, France; Zurich and Geneva in Switzerland; Frankfurt and Düsseldorf in West Germany; and Vienna, Austria.

Air Canada's service to European destinations showed encouraging passenger growth in line with schedule development. Major additions included increased service to London from Toronto, Edmonton, Calgary and Vancouver. Service to Vienna, re-introduced during 1987, has exceeded expectations, and the airline added a third flight from Toronto. With an added frequency to Zurich from Toronto, the Corporation now has eight weekly flights to Switzerland.

Pricing initiatives were also undertaken, as the airline offered a variety of deep discount fares to European destinations.

The airline announced it will commence service to four additional European cities during the early part of 1989. These are Birmingham, England; Nice, France; Zagreb, Yugoslavia; and Athens, Greece.

The preeminent Canadian carrier between Canada and Europe, Air Canada is planning a trans-pacific network that will include destinations in Malaysia, the Republic of Korea, Japan, India, the Philippines and Singapore. Conclusion during the year's first quarter, of an air services bilateral agreement between Canada and Korea enables the airline to operate scheduled services from Canada to Seoul and beyond to Bombay, Kuala Lumpur, Manila, and Singapore. The Corporation, which already serves Bombay and Singapore through its transatlantic network, will inaugurate Pacific services as soon as additional bilateral rights are obtained to key Pacific Rim and South East Asia countries.

A significant aspect of Air Canada's international expansion program is its commercial alliances with major international carriers. The airline has four alliance agreements designed to extend its global reach: Cathay Pacific Airways, Air New Zealand, Royal Jordanian Airlines, and Austrian Airlines. During 1989, the company plans to actively seek other alliance partners to strengthen its international market presence.

The Corporation serves seven destinations in the United States including New York, Boston, Chicago, Los Angeles, San Francisco, Miami and Tampa. Each route recorded strong passenger growth with an overall increase of twelve per cent compared to 1987. Air Canada, in partnership with three major U.S. airlines opened a new passenger facility, Terminal Two, in Los Angeles.

Charter flights to Venezuela were expanded, with a 50 per cent operational increase over 1987. Scheduled service to Santo Domingo in the Dominican Republic was discontinued, as market results demonstrated a shift in passenger preference from the nation's capital area to the country's leisure destinations. The airline will focus its operations instead on the resort area of Puerto Plata. On its southern and Caribbean route system which includes 14 scheduled and ten charter destinations, Air Canada maintained a policy of competitive fare pricing, while responding to market demand.



WITH THE ADDITION
OF MADRID, SPAIN,
AIR CANADA'S PRESENCE
IN EUROPE WAS
INCREASED TO ELEVEN
DESTINATIONS.

DOMESTIC INITIATIVES During a year characterized by intense domestic competition, Air Canada's response achieved two primary objectives: increased passenger traffic through aggressive programs designed to capitalize on its market leadership; and maintaining the Corporation's traditional dedication to customer service excellence.

The volatile market conditions resulted in a discounted fare environment, and Air Canada fully participated by offering passengers competitive prices and value. While the policy was successful in stimulating passenger traffic growth by eight per cent over 1987, it did produce a negative impact on yields, especially during the year's first three months. To counter the impact of yield deterioration, the airline increased its focus on business travellers by providing

improved products and services including a domestic schedule designed to meet evolving travel patterns, an upgraded frequent flyer program, and expanded integration with its Connector system.

The airline's major Canadian routes in terms of passenger traffic are its Rapidair route between Toronto, Montreal and Ottawa, and its transcontinental routes linking Toronto-Montreal-Ottawa with Vancouver-Calgary-Edmonton. Both services, despite increased competitive pressure, showed passenger traffic growth of nine per cent over 1987.

To complement its efforts with the business market, the Corporation introduced several fare initiatives for the leisure travel sector including the Trans-Canada seat sale which offered over 500 thousand seats at discounts up to 69 per cent to just under one hundred Canadian destinations; and the Flyaway program which provided a wide range of discounted fares to all Canadian destinations within the Air Canada and Connector network. Senior citizens were offered Freedom Flyer fares for travel from September to December. The program involved every North American city served by Air Canada and its Connectors.

Product initiatives were also taken in other areas, as the company responded to the requirements of its customers. The airline introduced compassionate travel procedures; continued its leadership role in non-smoking flights by extending the policy to just over 80 per cent of the airline's daily schedule; and expanded the development of its NutriCuisine meals to include First Class service on major North American routes.

Aeroplan, the Corporation's frequent flyer program was restructured to benefit its most active members, while at the same time new services and awards were introduced for all participants. Established in 1984, membership is now over 400 thousand. Aeroplan's network continued to expand with an increasing number of partners including hotel chains, international airlines, and car rental companies.

DEVELOPED BY
AIR CANADA,
NUTRICUISINE
FEATURES
MEALS THAT
ARE REDUCED IN
SODIUM, FAT AND
SUGAR CONTENT.





**AIR CANADA IS THE
LARGEST CANADIAN
AIR CARGO CARRIER.**

AIR CANADA CARGO

Air Canada, the largest Canadian air cargo carrier, provides direct service to 65 destinations throughout the world and has representation in over 80 countries. Faced with intensified competition on all primary routes, Air Canada Cargo undertook a series of measures to reduce operating costs and improve profit levels. The program was intensive, decisive and involved major re-alignments within the branch. The objective was to establish a domestic and international freight operation that meets competitive demands, effectively utilizes the airline's cargo capacity on passenger aircraft, and responds to the evolving needs of customers with innovative products and services.

The Marketing & Sales division was strengthened with increased resources for research, market analysis and product development. The emphasis was twofold: a stronger focus on customer requirements, and improved awareness of the many competitive factors confronting Cargo.

A major aspect of the program was the implementation of stringent cost controls through route and service rationalization. Internationally, the airline closed its freighter hub in Brussels, Belgium, and significantly reduced freighter flights, as operations providing unacceptable margins were cancelled, and assets re-deployed to routes producing greater profits. On trans-border routes, Cargo reduced most freighter operations due to intense competition and the weakening U.S. dollar against Canadian and world currencies. The exception was California where service was increased to San Francisco and Los Angeles. Domestically, Cargo's presence was upgraded with the establishment of a high quality overnight courier network utilizing freighter aircraft, efficient use of both narrow and wide body passenger capacity, and an expanded network through cargo agreements with the airline's Connector partners.

Two DC-8-63 freighter aircraft were sold and a Boeing 747 (Combi) was added, bringing to three the number of Combi's in Air Canada's fleet. The airline has six DC-8-73 freighters.

A three-year mail carriage contract was signed between Air Canada and Canada Post Corporation, the airline's oldest and largest cargo customer. During the early part of 1989, Air Canada reached an agreement in principle with Purolator Courier, a major courier company, which involves merging the Overnight Division of Gelco Express Limited with Purolator and a minority interest by Air Canada in the new company.

Through its intense rationalization program, Air Canada Cargo was able to reduce unit costs by ten per cent. Additionally, its re-aligned schedule and renewed focus on primary markets in Canada and internationally produced improved profit levels in the year's last quarter.

IN COOPERATION
WITH ITS CONNECTOR
AIRLINES, AIR CANADA
HAS DEVELOPED AN
AIR TRAVEL SYSTEM
THAT REACHES
115 DESTINATIONS
THROUGHOUT
NORTH AMERICA.



THE CONNECTOR SYSTEM It was a year of expanded operations for Air Canada's Connector airline system with the addition of new routes, increased services, growth within established markets, and aircraft acquisitions. The system is an integral part of Air Canada's domestic passenger strategy and the Corporation holds equity interest, directly or indirectly, in five of its six Connector carriers including AirBC, Northwest Territorial Airways Ltd. (NWT Air), Air Ontario, Air Alliance and Air Nova. No equity interest is held by Air Canada in its other Connector airline, Air Toronto.

Working in close cooperation with these regional carriers, Air Canada has developed an air-travel network that, when combined with the 35 Canadian and U.S. locations it serves, reaches 115 destinations throughout North America. The system's development has enabled Air Canada to ensure that an increasing number of communities are served with greater efficiency and improved frequency through the use of aircraft more suited to smaller markets. Connector airlines provide convenient air service between the country's regional communities and the other domestic and international cities within Air Canada's network.

The system operates 87 aircraft, and provides more than 230 daily connections with Air Canada at thirteen Canadian airports. The Corporation has agreements with each Connector airline providing for coordinated flight schedules, through-ticketing, boarding passes, and ground handling to ensure convenient passenger connections. Connector airlines have the same dedication to the traditional Air Canada technical and customer service excellence. This commitment is strongly reflected through the stylized maple leaf logo and the Air Canada livery displayed on their aircraft. The Connector carriers are:

AirBC, which serves 26 communities in British Columbia, Alberta, the Yukon and also Seattle, Washington. The airline provides connections to Air Canada at Vancouver, Calgary and Edmonton. It operates 24 aircraft including the BAe 146, and de Havilland's Dash 7 and Dash 8. In December, the company announced an order for five 19-seat Jetstream 31 aircraft, and will take delivery in January, 1989, of two BAe 146's.

NWT AIR, which is a major carrier in the Canadian Arctic, provides both passenger and cargo connections to Air Canada's network at Edmonton and Winnipeg. Its route system extends from these two cities to eleven communities throughout the Northwest Territories. The carrier operates eight aircraft including Boeing 737's, Lockheed Electra's, DC-3's, and the only Lockheed all-cargo Hercules in Canada. A program initiated late in the year of replacing the Electra's with the B-737 on major routes, will be continued through 1989.

AIR ONTARIO, is the major regional airline operating across Ontario, with links into Montreal, Ottawa, Winnipeg and northeastern U.S.A. Serving 44 destinations, it provides connections with Air Canada's network at Montreal, Ottawa, Toronto, Timmins, Thunder Bay and Winnipeg. The airline has the largest fleet of the Air Canada Connectors with 35 aircraft including the de Havilland Dash 8, the Convair 580, and one Fokker 28.

AIR TORONTO, provides connections to Air Canada at Toronto through a route system that extends to seven destinations in the U.S.A. including two cities each in Ohio, Michigan, Pennsylvania and Indianapolis, Indiana. The airline operates five Jetstream 31's and one Convair 580.

AIR ALLIANCE, which since commencing service in March, has experienced strong growth, operates to eleven destinations in the Province of Quebec and Ottawa. Connections are provided to Air Canada's network at Montreal, Quebec City and Ottawa. The airline operates four de Havilland Dash 8 aircraft.

AIR NOVA, serves 17 communities in Atlantic Canada and Quebec, and also Boston, Massachusetts. Connections are provided at Halifax, St. John's, Montreal and Ottawa to the Corporation's network. The carrier operates ten aircraft including seven de Havilland Dash 8's, two BAe 146's, and one Beech 99.

DEDICATION TO TECHNICAL EXCELLENCE Air Canada has an international reputation for technical excellence and operational efficiency.

FLIGHT OPERATIONS: Air Canada's active flight deck complement was 1,779 at year end. The airline plans to hire an additional one hundred pilots during 1989, as it prepares to integrate the additional Boeing 767's and new Airbus A320's into the fleet.

The selection by a major Far Eastern carrier of Air Canada's high-technology Datalink service as the basis for its air-to-ground communication requirements represented an important achieve-



**AIR CANADA'S PILOTS ARE
RECOGNIZED AS AMONG
THE MOST SKILLED IN
THE INTERNATIONAL
AVIATION INDUSTRY, AND
CONTINUED TRAINING
REMAINS AN AIRLINE
PRIORITY.**

ment in sales to other airlines, and a major endorsement of Air Canada's world class quality in this technical area. Representatives from Flight Operations played a key role in conducting the liaison required for the transaction and will assist with the necessary training through the installation period.

The branch maintained its commitment to safety with the continued review and refinement of procedures. Additionally, on-going pilot training remained one of the airline's highest priorities. Simulator flight training for Air Canada personnel totalled more than 40 thousand hours. Pilot training contracts for 18 other carriers, utilizing simulator, classroom and actual flight training generated \$4.5 million of incidental revenue.

MAINTENANCE & ENGINEERING: The year was both challenging and rewarding for the branch. A major drive focussing on product integrity resulted in the introduction of a number of programs relating to areas such as fleet reliability and aircraft condition and appearance. Amid growing international concern about airline maintenance procedures, Air Canada maintained its position as an industry leader for stringent maintenance and engineering standards. This commitment was demonstrated by anticipating and, in many cases, exceeding regulatory requirements and industry guidelines.

Upgrading of the Production Management Information System (PROMIS) was continued. This sophisticated computer program, conceived and designed by Air Canada maintenance personnel, catalogues, tracks and manages the complex work required when a jet aircraft comes in for routine heavy maintenance. It is supplemented by the Maintenance Automated System (MAS), a comprehensive information, tracking and records system which, while still in an evolutionary stage, has already become an invaluable maintenance process.

The dedication to employee training was maintained as members of the branch strengthened their skills and knowledge to meet the requirements of the latest technology aircraft, and to permit greater flexibility in developing new maintenance programs.

AIR CANADA
MAINTAINED ITS
POSITION AS AN
INDUSTRY LEADER
FOR STRINGENT
MAINTENANCE AND
ENGINEERING
STANDARDS.





THROUGH THE EFFORTS OF COMPUTER & SYSTEMS SERVICES, AIR CANADA HAS AN EFFICIENT AND EFFECTIVE AIRLINE YIELD MANAGEMENT SYSTEM.

Through on-going and substantial investment in state-of-the-art facilities and equipment, Air Canada is one of only a few carriers in the world capable of performing almost all its own aircraft maintenance. This internationally recognized ability has provided the Corporation with substantial contract maintenance work. The airline realized more than \$60 million in revenue by selling maintenance and engineering expertise to over 40 companies and airlines.

COMPUTER & SYSTEMS SERVICES: Computer & Systems Services (C&SS) continued the rationalization of its operations which began in 1987, with the establishment of Gemini; a limited partnership equally owned by Air Canada and PWA Corporation, operating the largest airline passenger reservation system in Canada. When the rationalization is completed during early 1989, all remaining Toronto functions of C&SS will be consolidated into renovated and expanded facilities at the airline's base in Dorval, Quebec, resulting in major productivity gains.

Several systems were developed to assist the Corporation in meeting its competitive and productivity objectives. New computer software was acquired which will place the company at the forefront of airline yield management in Canada. A major system was launched to manage the real-time flight assignment of pilots and flight attendants, improving productivity and reducing the risk of flight delays due to crew shortages.

In addition, research proceeded on state-of-the-art technology programs designed to enhance decision-making for airport planning and maintenance check scheduling. New automation services provided to the Cargo branch will enable it to maintain its competitive edge through the effective use of new technologies. With the available potential of supplying these programs to other carriers, Air Canada was also provided a strong source of potential revenue.

FACILITIES & SUPPLY: The branch continued to aggressively obtain competitive pricing for the Corporation's material requirements, and actively negotiated several capital equipment acquisitions and warranty settlements in support of the Corporation's operating and cost control objectives.

THE FLEET

The year was active for Air Canada's on-going program of fleet expansion and renewal as the Corporation responded to an increasingly competitive marketplace and the need for greater operational efficiency. Air Canada is committed to maintaining a strong domestic position and to a program of aggressive international growth. The advanced technology inherent in newly developed aircraft will permit the Corporation to maintain its global expansion program, while at the same time benefiting from lower operational and maintenance costs.

**AIR CANADA'S
BOEING 767 IN NEW
LIVERY FEATURING
BURGUNDY STRIPE
ALONG FUSELAGE AND
LARGER RONDEL ON
TAIL SECTION.**



The airline took delivery of four Boeing 767 extended range (ER) aircraft and ordered three additional 767 ER's for delivery in early 1989. This will bring to nine the number of 767 ER's in the fleet. The 767 has become the backbone of the airline's trans-continental schedule, and also forms the operational foundation of Air Canada's short-term international expansion program. A Boeing 747 passenger/cargo (Combi) aircraft was added to the fleet. It is being used to increase profits from the passenger and cargo markets on the airline's Canada-London-Bombay-Singapore route.

During mid-year the airline placed an order for 34 Airbus A320 aircraft, with an option for 20 additional A320's. State-of-the-art technology, a comfortable and spacious passenger cabin, and extensive cargo capacity combine to provide an aircraft ideally suited for Air Canada's North American and commuter markets. The A320 will be used to replace Air Canada's Boeing 727 fleet. It will produce a 47 per cent savings in fuel costs, and a 28 per cent reduction in direct operating costs, when compared to the 727.

The airline reduced its fleet of all-cargo DC-8's to six, with the sale of two freighters. During the fourth quarter, the airline announced it had signed a letter of intent for the future sale of twenty-eight 727 aircraft to a U.S.-based air courier company. Delivery of the aircraft will take place from 1990 to 1993.

A major program to standardize the seating configuration of the Corporation's wide-body fleet was developed for implementation during 1989. The project, designed to improve seating and cabin interiors, will increase interchangeability of aircraft between routes, improve operational performance and product quality, resulting in cost reductions through minimizing the need for seasonal reconfigurations.

During the year, the Boeing 747 passenger aircraft were deployed primarily on transatlantic services, while the 747 (Combi) aircraft were utilized between Canada, Europe and Asia. The 767 played an integral role in providing high frequency, three-class, wide-body service on North American transcontinental routes. The 767 ER, along with the Lockheed 1011 fleet were used primarily on international routes. The 727 served intermediate North American routes, while the DC-9 was deployed on short haul domestic and transborder routes.

At year end Air Canada's fleet comprised 114 aircraft, consisting of six 747's, fourteen 1011's, nineteen 767's, thirty-three 727's, thirty-six DC-9's, and six DC-8 freighters.

EXPANSION AND DIVERSIFICATION

Air Canada is engaged in a number of businesses related to primary airline operations. These companies provide the Corporation with increased revenues, an expanded operating base and a valuable method of marketing its technical expertise.

THE enROUTE CARD, through innovative marketing and strong technical programs, maintained its position as the world's largest airline-operated credit card, with over 280 thousand cardholders. It continued the positive sales advances recorded in recent years, closing with a 27 per cent increase over 1987. The Card is now accepted by more than 15 thousand national and international hotels, car rental firms, fine restaurants, and Canadian petroleum companies. In addition, over 200 major airlines worldwide accept the Card. Consistent with ongoing strategies of providing superior travel-related services, the introduction of automatic collision damage waiver protection for all accountholders using enRoute for car rentals was an industry-leading initiative. The association with thirteen of Canada's major travel agency chains to promote enRoute as their preferred credit card system was strengthened and expanded.

Responding to interest among Canadian cardholders and among prospective U.S. corporate accounts, two subsidiary companies were formed within the United States: a vendor-merchant sales and service firm in Maitland, Florida, and a card issuing company in Atlanta, Georgia. In Europe, a subsidiary was formed to support existing sales activities and offices.

TOURAM INC., a wholly owned subsidiary, is a major Canadian tour operator offering leisure and vacation packages which include air transportation, hotel accommodations, car rentals, and recreational events. More than 190 thousand passengers travelled with the company in 1988; an increase of 22 per cent over the previous year. During the last five years, Touram's annual compound growth rate of passengers carried has been more than 20 per cent, forming a strong basis for continued Air Canada participation in the leisure market.

GPA GROUP LIMITED, is a Shannon, Ireland, based commercial aircraft leasing and trading company. Air Canada is the largest single shareholder with a 16.1 per cent holding on a fully diluted basis. At year end GPA's fleet totalled over 140 aircraft on lease to 54 airlines in 27 countries.



enROUTE EXPANDED INTERNATIONALLY WITH THE ESTABLISHMENT OF SUBSIDIARY COMPANIES IN THE UNITED STATES AND EUROPE.

THE GEMINI GROUP, a limited partnership formed in 1987, and equally owned by Air Canada and PWA Corporation, operates the largest airline passenger reservation system in Canada. Supplying distribution and reservation services for airlines, hotels, tour packages and car rentals to more than 3,600 travel agents, Gemini provides Air Canada with strategic control of its domestic distribution channel.

CONTRACT SERVICES, are provided by the airline for more than 45 domestic and major foreign carriers at Canadian and international airports. This includes airport passenger, baggage and cargo services, ramp handling, and aircraft servicing. For the year, these operations generated \$45 million in revenue.

COMMUNITY PARTICIPATION During the year, Air Canada responded to requests for donations and sponsorships from a broad range of national and local organizations in the fields of health, welfare, social development, culture, education, the arts and amateur athletics. Support for annual charitable appeals under the airline's payroll deduction plan, The Employees' Campaign for Funds, totalled almost \$900 thousand, the highest recorded in the company's history.

One of the Corporation's major community undertakings was its Heart of Gold Award, launched in conjunction with Canada's community newspapers. The program was developed to recognize those people who give of themselves to help others and more than six thousand nominations were received from across the country. The highlight came in October and November with regional ceremonies honouring the Heart of Gold Award's 130 recipients.

Individually, Air Canada's people continued to donate large amounts of time and effort in assisting those less fortunate. And, while no listing can fully detail the commitment that comes from a group of 22 thousand people, this year's efforts reflect the traditional values that will always be a part of the Public Air Canada.

AIR CANADA'S PEOPLE Air Canada's people have always had a deep sense of pride in every aspect of the Corporation. This was strongly reinforced when more than 80 per cent of active employees invested over \$40 million, for the purchase of shares in the airline. The year saw changes in the workplace, as traditional methods had to be challenged for the airline to meet its new role as a publicly owned company, and to strengthen its market position against intense competitive pressures.

In order to more effectively accomplish its overall business objectives, the company re-aligned its management organization. Carried out in December, for implementation January 1, 1989, the re-alignment strengthens the Corporation's commitment to profitable, high quality operations. A continuing emphasis on cost controls and profit margins has been applied to the airline's commercial, financial and technical areas through the establishment of two integrated functions: Marketing Sales & Service which is responsible for passenger and cargo commercial operations; and Finance & Planning which is responsible for all financial management sectors of the airline.

Through the continuing dedication of Air Canada employees, the airline was able to improve productivity by two per cent over 1987, while ensuring traditionally high operational standards.

Major collective agreements were concluded with Customer Sales & Service Agents, represented by the CAW-Canada; Flight Attendants, represented by the CUPE; Flight Dispatchers, represented by the CALDA; and employees in the Finance Branch (Winnipeg), and Cafeteria



**A COMMITMENT TO
QUALITY IN ALL ASPECTS
OF THE COMPANY'S
OPERATIONS
UNDERSCORES THE
MANAGEMENT
PHILOSOPHY OF
AIR CANADA.**

and Printing employees, represented by the IAMAW. The Corporation also concluded several agreements with employee collective bargaining groups located outside Canada.

Air Canada is committed to maintaining a work environment which fully reflects the respect and understanding employees have for the airline's customers. The Flight Attendant division, for example, as part of a two-phased program to strengthen the branch's dedication to customer service excellence initiated a series of internal procedures to provide improved training, technical and administrative support for its personnel. The other aspect involved Customer Awareness Conferences with all members of the flight attendant group.

The airline's Corporate Induction Program for new employees continued to emphasize the vital contribution of positive customer service to the airline's continuing growth and prosperity.

The Corporation recognizes that social, cultural and demographic patterns are changing. It is dedicated to ensuring that individual and collective employee needs are met, including the areas of language and employment equity. This was demonstrated through continuing programs that include the Employment Equity Program responsible for achieving equitable representation in employment; the Employee Safety Board responsible for monitoring ground safety; the Employee Assistance Program which directs employees to professionals who assist with personal problems; and Language Training which is available to all employees.

ACKNOWLEDGEMENT The Board of Directors wishes to acknowledge and express its sincere appreciation for the contribution of Air Canada's people during the year. This support was positively demonstrated when more than 80 per cent of active employees purchased shares in the Corporation. A major factor in the airline's achievements was the commitment of Air Canada's workforce to maintaining and enhancing the Corporation's customer service and technical excellence. The Board views these efforts as a tangible indication of the dedication that Air Canada's employees have to ensuring a prosperous future for the airline.

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Claude I. Taylor".

Claude I. Taylor, O.C.
Chairman of the Board

A handwritten signature in dark ink, appearing to read "Pierre J. Jeannot".

Pierre J. Jeannot, O.C.
President & Chief Executive Officer

BOARD OF DIRECTORS

W. DAVID ANGUS, Q.C.
Partner
Stikeman Elliott
Montreal, Quebec

PETER C. BAWDEN
Chairman
Westair Resources Ltd.
Calgary, Alberta

FRED J. DICKSON, Q.C.
Partner
Patterson, Kitz
Halifax, Nova Scotia

DAVID A. GANONG
President
Ganong Bros. Limited
St. Stephen, New Brunswick

WILLIAM JAMES
Chairman of the Board,
President &
Chief Executive Officer
Falconbridge Limited
Toronto, Ontario

PIERRE J. JEANNIOT, O.C.
President &
Chief Executive Officer
Air Canada
Montreal, Quebec

DUNCAN J. JESSIMAN Sr., Q.C.
Senior Partner
Pitblado & Hoskin
Winnipeg, Manitoba

FERNAND LALONDE, Q.C.
Partner
Ahern, Lalonde, Nuss, Drymer
Montreal, Quebec

GORDON F. MacFARLANE
Chairman &
Chief Executive Officer
British Columbia Telephone Co.
Burnaby, British Columbia

PAUL D. MITCHELL
President
Johnson & Johnson
Baby Products Company
McNeil Consumer Products Company
Guelph, Ontario

MICHAEL J. P. MONAGHAN, Q.C.
Partner
Monaghan, Seaborn, Marshall,
Roberts and Howe
Corner Brook, Newfoundland

FERNAND ROBERGE
President &
Chief Executive Officer
Ritz-Carlton Inc.
Montreal, Quebec

CLAUDE I. TAYLOR, O.C.
Chairman of the Board
Air Canada
Montreal, Quebec

JEAN CASSELMAN WADDS, O.C.
Prescott, Ontario

KENNETH M. WASCHUK
President
Tanka Research
Regina, Saskatchewan

OFFICERS OF THE COMPANY

Chairman of the Board —
CLAUDE I. TAYLOR, O.C.

President & Chief Executive Officer —
PIERRE J. JEANNIOT, O.C.

Executive Vice President, Marketing Sales & Service —
L. S. DESROCHERS

Vice President, Passenger Sales & Service, Canada —
J.-J. BOURGEOULT

Vice President, Passenger International —
Z. CLARK

Vice President, Marketing Services —
M. E. FOURNIER

Vice President, Passenger Marketing, Canada —
G. R. MacCORMACK

Executive Vice President, Corporate Services —
D. J. GROOM

Vice President & General Counsel —
L. CAMERON DesBOIS, Q.C.

Vice President, Facilities & Fuel Management —
B. A. GILLIES

Vice President, Government & Industry Affairs —
V. S. SLIVITZKY

A/Executive Vice President, Finance & Planning —
W. J. REID

Vice President & Controller — W. J. BROOKS

Vice President, Corporate Development &
Commercial Holdings — R. H. LINDSAY

Vice President, Corporate & Financial Planning —
H. J. G. WHITTON

Treasurer — M. R. PETERSON

Senior Vice President, Technical Operations —
B. R. AUBIN

Senior Vice President, Associated Airlines —
W. J. A. ROWE

Senior Vice President, Flight Operations —
C. H. SIMPSON

Senior Vice President, Operations & Services —
J. C. TENNANT

Vice President, Computer & Systems Services —
ANNE BODNARCHUK

Vice President, In-Flight Service —
B. F. MILLER

Vice President, Airline Operational Services —
V. K. WOZNIUK

Senior Vice President, Corporate & Human Resources —
J. WHITELAW

Vice President, Personnel — T. D. LITTLE

Vice President, Public Affairs —
FRANCINE VALLÉE OUELLET

Secretary of the Company —
P. R. LÉTOURNEAU

Note:

The following officers have retired:

G. CHIASSON, Vice President,
Government, Public & Industry Affairs — March 31, 1988

G. G. GAUVREAU, Senior Vice President,
Passenger International — January 31, 1989

R. W. LINDER, Executive Vice President &
Chief of Passenger Operations — January 31, 1989

FINANCIAL REVIEW

The Year in Review
20

Five Year Comparative
Review
26

Management Report
28

Auditors' Report
28

Consolidated Statement
of Income and
Retained Earnings
29

Consolidated
Balance Sheet
30

Consolidated Statement
of Changes in
Financial Position
32

Notes to
Consolidated Financial
Statements
33

YEAR-IN-REVIEW

TO THE SHAREHOLDERS OF AIR CANADA:

In a year marked by turbulent industry conditions and heavy price discounting, Air Canada earned a record net income of \$96 million or \$2.00 per share in 1988, more than double that earned in the prior year. Operating income rose by \$21 million over the 1987 level while non-operating expense improved by \$58 million, due to reduced interest expense and a higher gain on sale of aircraft and other assets.

The results for 1988 were impressive considering that as the Corporation entered the year it was recovering from the 19-day work stoppage in late 1987, and rebuilding its market share to prestrike levels. In the first quarter, through fare action and unique promotional programs, Air Canada achieved its objective and increased its share of tickets sold in Canada on scheduled routes over that of the previous year.

As Air Canada was recovering market share in the quarter, its competitors were significantly increasing

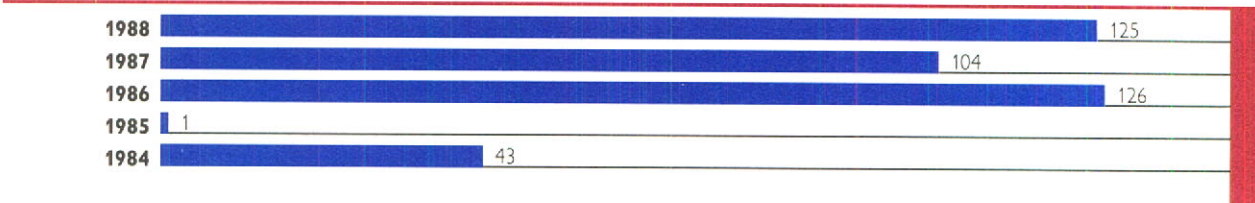
their capacity through deliveries of new aircraft. This competitive battle for market share erupted into price wars which, while stimulating overall market growth during the year, also led to significantly lower passenger and cargo yields, and a small market share erosion for the Corporation.

INCOME RESULTS—OPERATING REVENUES:

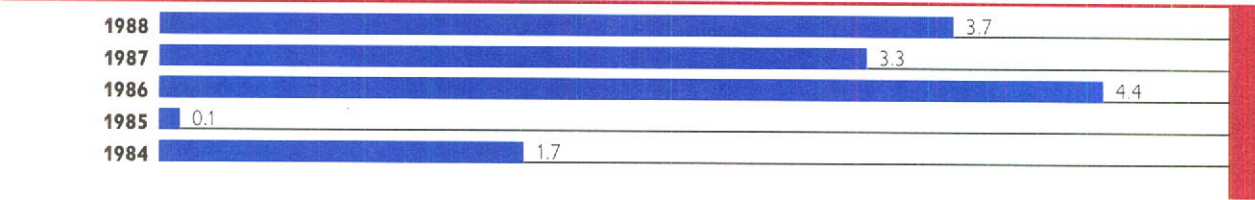
Consolidated operating revenues rose \$295 million to \$3,426 million. Half of the increase was attributable to a full year's consolidation of revenues from subsidiaries acquired at various times throughout 1987. The balance of the increase was due to the reduced revenues in 1987 as a result of the Fall work stoppage. Yield, measured in terms of passenger revenue per revenue passenger mile, fell one per cent below that of 1987, reflecting the aforementioned fare discounting.

Air Canada's unconsolidated passenger revenues for domestic services rose \$97 million over last year's level. Passenger traffic on domestic routes grew by nine per cent, reflecting the stimulative effect of the discounts, but also the lower 1987 strike impacted

OPERATING INCOME (\$ millions)



OPERATING MARGIN (per cent)



traffic levels. Domestic passenger yields declined one per cent while the passenger load factor rose by almost a full percentage point as capacity was tightly controlled.

Revenue from international passenger services increased six per cent, with a seven per cent traffic growth and a one per cent fall in yield. Traffic rose despite a withdrawal from the Western Canada-Germany service and the introduction of large capacity increases by Air Canada's competitors on most routes. U.S. routes recorded a 12 per cent traffic growth partially offset by a four per cent decline in yield. A general fare increase on U.S. routes, obtained in November, and averaging approximately seven per cent, will have a favourable impact on yields and revenues for 1989.

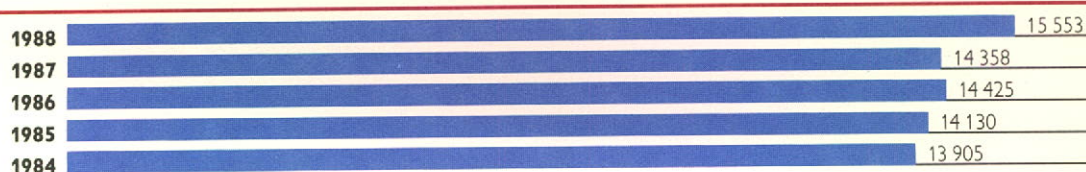
Cargo revenue increased \$91 million in 1988, due to the full year effect of revenues from Gelco Express Limited purchased in August, 1987. Air Canada's unconsolidated cargo revenues were approximately equal to 1987 levels with much of the year affected by increased domestic and international competi-

tion. To counter the impact of competitive inroads and yield erosion, the cargo group during the year, refocused its attention to lowering unit costs. Major cutbacks in freighter flying improved profitability for Express, Air Canada's preeminent cargo product. More cargo traffic was diverted to passenger and combination passenger/cargo aircraft. This action permitted the sale of two Douglas DC-8 freighters in 1988, and will improve the cargo sector's profitability in 1989.

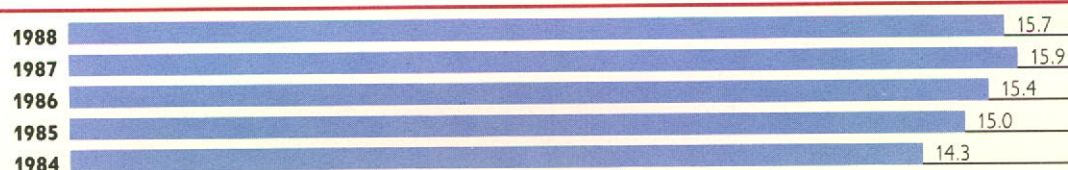
To complement this strategy of rationalization, the Corporation concluded an agreement to sell portions of the overnight business of Gelco Express Limited, its subsidiary, to Purolator Courier Limited. In exchange, the sale gives Air Canada a 22 per cent interest in the equity of Purolator and also includes agreements on the transport of its packages by Air Canada. The Corporation, however, will continue its effort for recoveries arising out of discrepancies in the value of Gelco's assets in 1987.

Other revenues declined by \$9 million from 1987 levels, reflecting the full year effect of the integration

REVENUE PASSENGER MILES (millions)



PASSENGER YIELD PER REVENUE PASSENGER MILE (cents)



of Air Canada's Reserve Reservations System into Gemini.

OPERATING EXPENSES: Consolidated operating expenses increased \$274 million or nine per cent to \$3,301 million. Of the increase, \$143 million resulted from the full year effect of the acquisition of subsidiaries during 1987. Air Canada's unconsolidated operating expenses increased five per cent in absolute terms, with a three per cent decline in terms of cost per available ton mile.

Expense for salaries, wages and benefits rose \$147 million or 15 per cent with \$53 million or six per cent attributable to the full year impact of consolidation. Other elements included a lower 1987 strike affected level, a four per cent increase in average pay, higher pension expense and a two per cent growth in employee levels, primarily hired in Canada to handle a heavier Connector Airline schedule and to service a greater number of other airlines.

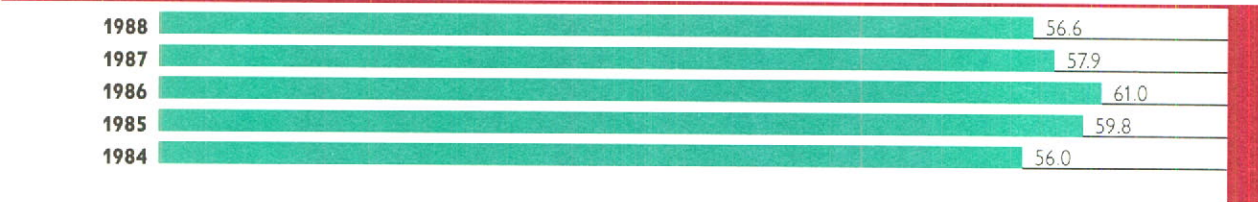
Fuel expense was \$14 million or three per cent higher than the 1987 level. World oil prices continued to

decline due to OPEC overproduction resulting in a six per cent reduction in the average fuel price per litre. This was offset by an eight per cent increase in litres of fuel consumed, related to the increase in capacity.

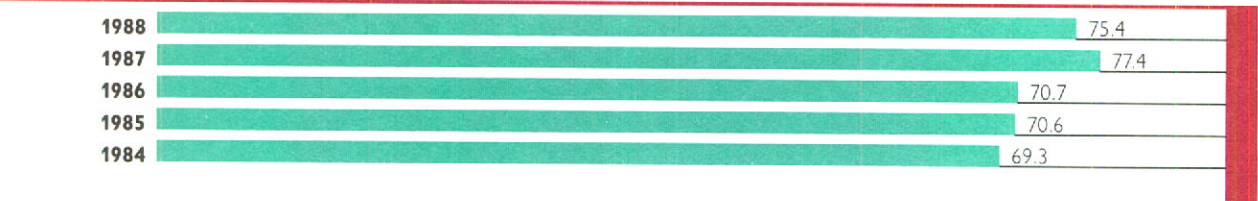
Three key elements contributed to a \$44 million decline in depreciation, amortization and obsolescence expense from 1987 levels. The first, a change in depreciation policy effective January, 1988, extended the service life of the Boeing 767's, and increased the estimated residual values of substantially all the Corporation's aircraft. The second factor was a more extensive use of sale/leasebacks. This, however, was more than offset by a corresponding increase in expense for operating leases. The last item emerged from an agreement with a buyer to purchase Air Canada's Boeing 727 fleet over a three-year period commencing in 1990. This sale fixed the residual values of the fleet upward, with a consequent reduction in annual depreciation expense.

Other operating expenses included sales commission expense which rose by 12 per cent in 1988 due

CARGO YIELD PER REVENUE TON MILE (cents)



OPERATING EXPENSE PER AVAILABLE TON MILE (cents)



to a higher proportion of sales by travel agents and higher incentive commissions.

General price escalation, a greater number of major overhauls and engine events and a warranty phaseout on the B-767 were factors contributing to a \$29 million growth in maintenance materials, supplies and services expense in 1988.

NON-OPERATING INCOME (EXPENSE):

Consolidated non-operating income totalled \$10 million, a \$58 million improvement over that of 1987. The major component, a \$49 million increase in gain on disposal of assets, reflected the sale of two Douglas DC-8 freighters as part of the aforementioned Cargo streamlining of operations, a sale/leaseback of one Boeing 747, and a sale of purchase options on seven B-727 aircraft. Additionally, the amount included a \$15 million gain on deemed sale of equity in GPA Group Limited. A further \$73 million of gain on disposal, primarily from the sale/leaseback arrangements was deferred. Deferred gains from the sale/leasebacks will be amortized to income over the life of the operating leases for the

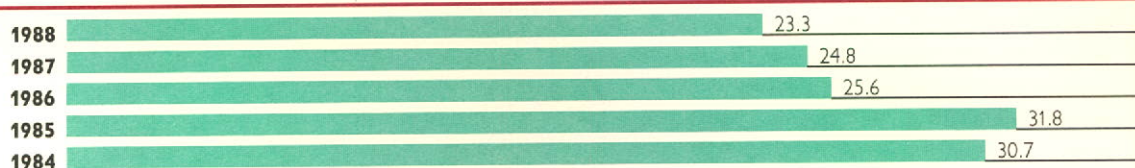
aircraft. At year-end 1988, the deferred gain account totalled \$260 million.

The second significant element in the non-operating improvement was a \$13 million decline in interest expense. This favourable reduction was essentially the result of a strengthening Canadian dollar in relation to foreign currencies. As most of Air Canada's debt was denominated in foreign currencies, this led to a fall in the Canadian dollar equivalent of the interest payments. The last major item, pertaining to the "Other" non-operating income category, reflected continued strong income generation from Air Canada's affiliated company, GPA Group Limited.

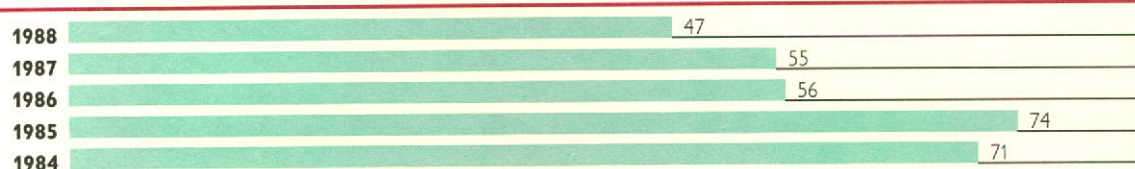
FINANCING AND CAPITAL EXPENDITURES:

The Corporation's cash position improved by \$133 million in 1988 as \$234 million in equity financing was obtained through partial privatization. An additional \$125 million was provided by income results, while \$74 million of the change in net trade balances went toward funding an expansion in enRoute Card receivables. About half of the \$89 million cash usage in the "Other" financing

FUEL PRICE (cents per litre)



DEBT AS PERCENTAGE OF DEBT PLUS FIXED CAPITAL



category was associated with the common share stock issue, primarily loans to employees under share ownership plans. Proceeds from the disposal of assets covered the amount spent for aircraft and other fixed asset purchases.

Five B-767's were purchased, accounting for the majority of the year's capital expenditures of \$517 million. The remainder included progress payments made on additional aircraft comprised of a number of B-767's and 34 Airbus A320's ordered in 1988 as a replacement for the B-727 fleet.

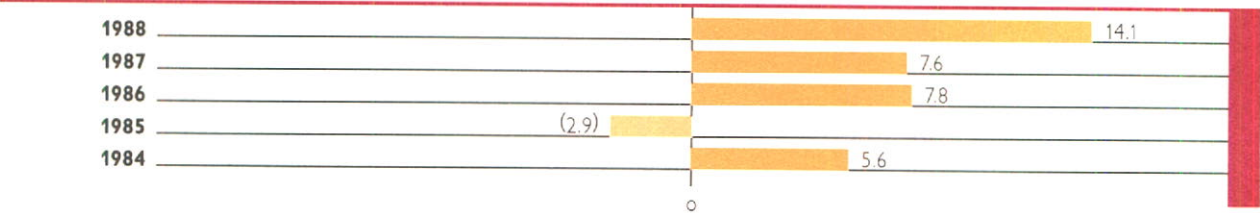
Air Canada is planning a capital investment program of \$2 billion over the next three years, including the purchase of twenty-seven Airbus A320's, two Boeing 767's and three Boeing 747 passenger/cargo (combi) aircraft.

Unlike the financing of the 1988 purchases, only a small part of this planned investment is expected to be funded from future disposal of assets. Over the next three years, of the required \$2 billion, approximately \$1 billion will be generated from operations

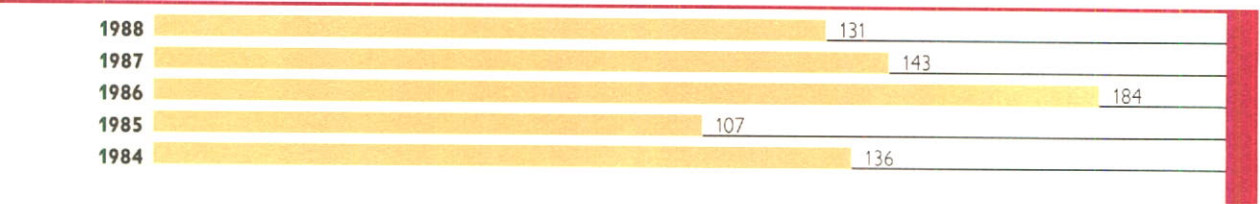
with another \$1 billion available from new borrowings already committed to by lenders. In 1988, Air Canada laid the groundwork for the future by arranging committed borrowing facilities amounting to \$1.7 billion under favourable terms and conditions. This financing is a mixture of medium and long-term facilities with key components being a Japanese Private Placement, a European Note Issuance Facility, Canadian term bank credit lines and financing related to the purchase of the A320's. The total funds available from all sources is in excess of the anticipated capital expenditures over the next three years.

The intense industry competition of 1988 is not expected to moderate in the coming year. To meet this challenge in 1989, the Corporation is committed to protecting its share of key markets, to reemphasizing quality customer service and to achieving a more competitive cost structure. Air Canada faces the future with confidence in its ability to achieve the financial performance expected by its investors.

RETURN ON EQUITY (per cent)



NET CASH FLOW (\$ millions)



COMPARISON OF ACTUAL TO FORECAST CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME

YEAR ENDED DECEMBER 31, 1988 (millions, except for per share information)

	Actual	Forecast	Variance
Total operating revenues	\$3 426	\$3 512	\$ (86)
Total operating expenses	3 301	3 367	(66)
Operating income	125	145	(20)
Total non-operating income (expense)	10	(2)	12
Income before income taxes, minority interest and extraordinary item	135	143	(8)
Provision for income taxes	(37)	(40)	3
Minority interest	1	—	1
Income before extraordinary item	99	103	(4)
Extraordinary item	(3)	(3)	—
Net income	\$ 96	\$ 100	\$ (4)
Net cash flow	\$ 131	\$ 172	\$ (41)
Per common share			
Net income before extraordinary item	\$ 2.07	\$ 2.13	\$(0.06)
Net income	2.00	2.07	(0.07)
Net cash flow	2.74	3.56	(0.82)

COMPARISON OF ACTUAL TO FORECAST

OPERATING STATISTICS (all operations excluding subsidiaries)

SIX MONTHS ENDED DECEMBER 31, 1988

	Actual	Forecast	Variance
Revenue passenger miles (millions)	7 993	8 099	(1)%
Available seat miles (millions)	11 254	11 300	—
Passenger load factor	71.0%	71.7%	—
Yield per revenue passenger mile	16.1¢	16.1¢	—
Available ton miles (millions)	1 948	2 002	(3)%
Operating expense per available ton mile	73.6¢	73.5¢	—

MANAGEMENT DISCUSSION ON FORECAST

The reported net income of \$96 million was \$4 million below the forecasted amount in the common share prospectus of September 26, 1988. This was essentially the result of a \$20 million underrun in operating income partially offset by a \$12 million improvement in non-operating expense represented mainly by additional gains on sale of assets. The weakness in operating income was centered in Air Canada's subsidiaries, primarily Gelco Express Limited and Air Ontario Inc. Industry competition, stronger than forecast at the time of the prospectus, reduced both the passenger and cargo traffic levels and was the key factor in an \$86 million revenue shortfall. Other elements in the decline in passenger revenue included heavy fourth quarter airport congestion at Pearson

International Airport in Toronto and the lingering impact of Air Ontario's six week strike which ended in the second quarter. Operating expenses decreased \$66 million with the prime contributors being a \$24 million reduction in depreciation expense and a decrease of \$14 million in fuel expense from that forecast, arising from unanticipated further declines in world prices. The decline in depreciation expense was related to the adjustment of residual values as a result of the sale of the B-727 fleet, discussed previously. Although net income was comparatively close to target, net cash flow fell \$41 million short of the forecast amount. Tougher industry conditions adversely affected the Corporation's cash generating ability. A greater proportion of the net income was derived from non-cash areas.

FIVE YEAR COMPARATIVE REVIEW

	1988	1987	1986	1985	1984
FINANCIAL DATA — consolidated (\$ millions)					
Operating revenues:					
Passenger	2 596	2 383	2 218	2 110	1 989
Cargo	503	412	354	319	280
Other	327	336	313	293	230
Total operating revenues	3 426	3 131	2 885	2 722	2 499
Operating expenses:					
Salaries, wages and benefits	1 101	954	873	910	873
Aircraft fuel	481	467	481	565	542
Depreciation, amortization and obsolescence	148	192	189	193	165
Other	1 571	1 414	1 216	1 053	876
Total operating expenses	3 301	3 027	2 759	2 721	2 456
Operating income	125	104	126	1	43
Non-operating income (expense):					
Interest on long-term debt and capital lease obligations	(116)	(129)	(125)	(114)	(102)
Gain on disposal of assets	79	30	24	14	31
Other	47	51	30	43	34
Total non-operating income (expense)	10	(48)	(71)	(57)	(37)
Income (loss) before income taxes and extraordinary items	135	56	55	(56)	6
(Provision for) recovery of income taxes	(37)	(10)	(19)	34	16
Minority interest	1	—	—	—	—
Income (loss) before extraordinary items	99	46	36	(22)	22
Extraordinary items	(3)	—	4	7	6
Net income (loss)	96	46	40	(15)	28

FIVE YEAR COMPARATIVE REVIEW

	1988	1987	1986	1985	1984
FINANCIAL DATA (cont'd)					
Operating margin	3.7%	3.3%	4.4%	0.1%	1.7%
Cash generation margin	15.1%	12.8%	17.2%	3.9%	8.8%
Net cash flow	131	143	184	107	136
Total assets	3 437	3 084	2 923	2 555	2 495
Long-term debt and capital leases (including current portion)	1 100	1 164	1 138	1 426	1 302
Subordinated perpetual bonds	336	336	336	—	—
Shareholders' equity	929	599	553	513	528
Percentage of debt to debt plus fixed capital	47%	55%	56%	74%	71%
Book value per share (dollars)	12.92	14.56	13.45	12.47	12.84
Return on equity	14.1%	7.6%	7.8%	(2.9)%	5.6%
OPERATING STATISTICS —not consolidated					
All operations:					
Revenue ton miles (millions)	2 160	2 021	2 023	1 947	1 891
Available ton miles (millions)	3 823	3 556	3 785	3 740	3 459
Weight load factor	56.5%	56.8%	53.5%	52.1%	54.7%
Operating revenue per revenue ton mile	140.0¢	141.5¢	138.7¢	135.8¢	129.1¢
Operating expense per available ton mile	75.4¢	77.4¢	70.7¢	70.6¢	69.3¢
Average number of employees (000)	22.6	22.2	22.2	22.1	21.8
Available ton miles per employee (000)	168.9	165.1	170.2	169.0	159.1
Passenger—scheduled and charter:					
Revenue passengers carried (millions)	11.9	11.0	11.3	11.2	11.3
Revenue passenger miles (millions)	15 553	14 358	14 425	14 130	13 905
Available seat miles (millions)	21 778	20 205	21 320	21 684	20 396
Passenger load factor	71.4%	71.1%	67.7%	65.2%	68.2%
Yield per revenue passenger mile	15.7¢	15.9¢	15.4¢	15.0¢	14.3¢
Cargo—scheduled and charter:					
Revenue ton miles (millions)	605	585	581	534	501
Yield per revenue ton mile	56.6¢	57.9¢	61.0¢	59.8¢	56.0¢

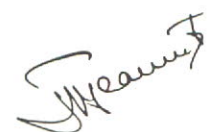
MANAGEMENT REPORT

The consolidated financial statements contained in this annual report have been prepared by management in accordance with generally accepted accounting principles and the integrity and objectivity of the data in these financial statements are management's responsibility. Management is also responsible for all other information in the annual report and for ensuring that this information is consistent, where appropriate, with the information and data contained in the financial statements.

In support of its responsibility, management maintains a system of internal control to provide reasonable assurance as to the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The Corporation has an internal audit department whose functions include reviewing internal controls and their application, on an ongoing basis.

The Board of Directors is responsible for ensuring that management fulfills its responsibilities for financial reporting and internal control and exercises this responsibility through the Audit Committee of the Board, which is composed primarily of directors who are not employees of the Corporation. The Audit Committee meets with management, the internal auditors and the external auditors at least four times each year.

The external auditors, Thorne Ernst & Whinney, conduct an independent examination, in accordance with generally accepted auditing standards, and express their opinion on the financial statements. Their examination includes a review and evaluation of the Corporation's system of internal control and appropriate tests and procedures to provide reasonable assurance that the financial statements are presented fairly. The external auditors have full and free access to the Audit Committee of the Board and meet with it on a regular basis.

W. J. Reid
A/Executive Vice President,
Finance & Planning

Pierre J. Jeannot, O.C.
President & Chief
Executive Officer

AUDITORS' REPORT

*To The Shareholders of
Air Canada:*

We have examined the consolidated balance sheet of Air Canada as at December 31, 1988 and the consolidated statements of income and retained earnings and changes in financial position for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these consolidated financial statements present fairly the financial position of the Corporation as at December 31, 1988 and the results of its operations and the changes in its financial position for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.



Montreal, Quebec
February 10, 1989

Chartered Accountants

CONSOLIDATED STATEMENT OF INCOME AND RETAINED EARNINGS

YEAR ENDED DECEMBER 31 (in millions)

	1988	1987
Operating revenues		
Passenger	\$2 596	\$2 383
Cargo	503	412
Other	327	336
	3 426	3 131
Operating expenses		
Salaries, wages and benefits	1 101	954
Aircraft fuel	481	467
Depreciation, amortization and obsolescence	148	192
Other	1 571	1 414
	3 301	3 027
Operating income	125	104
Non-operating income (expense)		
Interest on long-term debt and capital lease obligations	(116)	(129)
Gain on disposal of assets	79	30
Other	47	51
	10	(48)
Income before income taxes, minority interest and extraordinary item	135	56
Provision for income taxes (note 10)	(37)	(10)
Minority interest	1	0
Income before extraordinary item	99	46
Extraordinary item (note 11)	(3)	—
Net income	96	46
Retained earnings at beginning of year	270	224
Retained earnings at end of year	\$ 366	\$ 270
Earnings per share (note 12)		

See accompanying notes.

DECEMBER 31 (in millions)

On behalf of the Board:

Claude I. Taylor, O.C.
Chairman of the Board

Pierre J. Jeanniot, O.C.
President & Chief Executive Officer

	1988	1987
LIABILITIES		
Current		
Accounts payable and accrued liabilities	\$ 419	\$ 427
Advance ticket sales	188	186
Current portion of long-term debt and capital lease obligations	66	67
	673	680
Long-term debt and capital lease obligations (note 5)	1 034	1 097
Other long-term liabilities	31	28
Deferred credits (note 7)	424	335
	2 162	2 140
MINORITY INTEREST	10	9
SUBORDINATED PERPETUAL BONDS (note 8)	336	336
SHAREHOLDERS' EQUITY		
Share capital (note 9)		
Authorized: unlimited number of common shares, Class A preferred shares, and Class B preferred shares		
Issued and fully paid: 71 895 594 common shares	563	329
Retained earnings	366	270
	929	599
	\$3 437	\$3 084

See accompanying notes.

CONSOLIDATED STATEMENT OF CHANGES IN FINANCIAL POSITION

YEAR ENDED DECEMBER 31 (in millions)

	1988	1987
Cash provided by (used for)		
Operations		
Income before extraordinary item	\$ 99	\$ 46
Extraordinary item	(6)	—
Non-cash items included in net income	32	97
Income results	125	143
Change in net trade balances	(126)	(35)
Change in spare parts, materials and supplies	(9)	(31)
Increase (decrease) in advance ticket sales	2	(3)
Other	(12)	14
	(20)	88
Financing		
Issue of common shares	236	—
Long-term borrowings	75	76
Repayment of long-term debt and capital lease obligations	(71)	(139)
Other	(89)	(53)
	151	(116)
Investments		
Proceeds from disposal of assets	517	294
Additions to property and equipment	(516)	(199)
Investment in subsidiaries and other companies	(7)	(232)
Dividends received	8	6
	2	(131)
Increase (decrease) in cash position	133	(159)
Cash position at beginning of year	223	382
Cash position at end of year	\$356	\$223

Cash position consists of cash and short-term investments.

See accompanying notes.

NOTES TO CONSOLIDATED FINANCIAL STATEMENTS (in millions)

1. SIGNIFICANT ACCOUNTING POLICIES

A) CONSOLIDATION AND INVESTMENT IN OTHER COMPANIES

The consolidated financial statements of the Corporation include the accounts of Air Canada and its subsidiaries, Touram Inc., enRoute Card Inc., enRoute Card International Inc., Air Ontario Inc., AirBC Limited, Express Messenger Systems, Inc., Northern Express Messenger Systems Ltd., Air Alliance Inc., Northwest Territorial Airways Ltd., and 395259 Alberta Ltd. The investment in Gelco Express Limited has been recorded in the 1988 consolidated balance sheet on the equity basis (consolidated in 1987 comparative figures) as a result of a plan for its disposal (note 14). The results of operations of this subsidiary have been consolidated with those of the Corporation for both 1987 and 1988. All inter-company transactions have been eliminated.

Investments in other companies are accounted for on the equity basis.

The excess of the acquisition cost of investment in subsidiaries and other companies over the Corporation's proportionate share of the underlying value of the net assets at dates of acquisition, represents goodwill and is amortized over periods not exceeding 25 years.

B) FOREIGN CURRENCY TRANSLATION

Monetary assets and liabilities in foreign currencies, with the exception of subordinated perpetual bonds, are translated at month-end exchange rates. Gains or losses are included in income of the year, except gains or losses relating to long-term debt and capital lease obligations which are deferred and amortized over the remaining life of the debt or obligation. In 1988 the Corporation acquired zero coupon bond investments to fund the deferred foreign currency exchange loss on certain Swiss Franc and Japanese Yen debt. Accordingly, deferred foreign exchange losses equalling the amount of future interest on these investments have been segregated and will be amortized to income at amounts equal to the interest earned on the zero coupon bonds. The maturity dates of the investments closely match the repayment dates of the related debt.

Other assets and liabilities, subordinated perpetual

bonds and items affecting income are converted at rates of exchange in effect at the date of the transaction.

C) SPARE PARTS, MATERIALS AND SUPPLIES

Spare parts, materials and supplies are valued at average cost. A provision for the obsolescence of flight equipment spare parts is accumulated over the estimated service lives of the related flight equipment.

D) GAINS ON SALE AND LEASEBACK OF ASSETS

Gains on sale and leaseback of assets are deferred and amortized to income over the terms of the leases as a reduction in rental expense.

E) AIRLINE REVENUE

Airline passenger and cargo sales are recognized as operating revenues when the transportation is provided. The value of unused transportation is included in current liabilities.

F) PENSION EXPENSE

Pension expense consists of the actuarially computed costs using management's best estimate assumptions of the pension benefits in respect of current year's service, imputed interest on plan assets and pension obligations, and straight-line amortization of experience gains or losses, assumption changes and plan amendments, over the average remaining service life of the employee group.

G) MAINTENANCE

Maintenance and repairs are charged to operating expenses as incurred, except for significant modification costs which are capitalized.

H) DEPRECIATION AND AMORTIZATION

Operating property and equipment, including assets under capital lease, are depreciated or amortized to estimated residual value based on the straight-line method over their estimated service lives. Estimated service lives for flight equipment range from 12 to 20 years, except when extended by significant modifications. Estimated service lives for other property and equipment range from 3 to 40 years.

I) INTEREST CAPITALIZED

Interest on funds used to finance the acquisition of new flight equipment and other property and equipment is capitalized for periods preceding the

dates the assets are put into service.

J) INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits related to assets acquired prior to 1985 are recognized in income net of applicable deferred income taxes, using the flow through method in the year in which the credits are claimed for tax purposes. Investment tax credits related to assets acquired after 1984 are recognized as a reduction of the cost of property and equipment in the year of acquisition.

2. PROPERTY AND EQUIPMENT

	December 31	
	1988	1987
Cost:		
Flight equipment	\$2 090	\$2 066
Flight equipment under capital lease	185	257
	2 275	2 323
Other property and equipment	731	703
	3 006	3 026
Accumulated depreciation and amortization:		
Flight equipment	830	810
Flight equipment under capital lease	134	205
	964	1 015
Other property and equipment	489	447
	1 453	1 462
	1 553	1 564
Progress payments	126	101
Property and equipment at net book value	\$1 679	\$1 665

Interest capitalized during the year amounted to \$11 (1987 \$3).

During the year, 26 B-727 aircraft were sold on a forward basis with delivery commencing in 1990 and extending over 3 years. These aircraft, which have a net book value of \$35 at December 31, 1988, will be removed from property and equipment as they are delivered. The residual value of these aircraft, previously estimated in accordance with the Company's accounting policy (note 13), has now

been determined by the terms of the sales agreement. As a result, depreciation expense in 1988 has been adjusted, and these aircraft will be fully depreciated to their revised residual values by delivery, so that there will be no gain or loss on sale.

3. INVESTMENT IN OTHER COMPANIES

Investment in other companies includes Gelco Express Limited (1988 only — 100%), GPA Group Limited (22.39%), The Gemini Group Limited Partnership (50%), and other companies (30.3% to 50.0%).

The Corporation's share of the earnings of these companies, except Gelco Express Limited, has been included in other non-operating income and amounted to \$34 (1987 \$26). The earnings of Gelco Express Limited have been fully consolidated (note 14). During the year, the Corporation recorded a \$15 gain on disposal of assets resulting from dilution of its investment in GPA Group Limited.

4. DEFERRED CHARGES AND OTHER ASSETS

	December 31	
	1988	1987
Foreign currency exchange losses on long-term debt	\$103	\$151
Employer pension plan contributions in excess of amounts included in income	163	115
Bond issue costs	44	49
Goodwill (note 14)	40	94
Zero coupon bonds to fund deferred foreign exchange	28	—
Other	65	36
Deferred charges and other assets	\$443	\$445

Amortization of deferred charges for the year amounted to \$20 (1987 \$29).

5. LONG-TERM DEBT AND CAPITAL LEASE OBLIGATIONS

	Final Maturity	Interest rate (%)	December 31	
			1988	1987
Long-term debt				
U.S. dollar (a)	1991-1996	8.0-9.7	\$ 374	\$ 452
Canadian dollar				
Government of Canada	1993	7.2	130	154
Other	1990-2000	Various	183	125
Swiss franc bonds (b)	2002	5.125	159	204
Deutsche mark bonds (c)	1992/1993	7.38/9.0	135	165
Japanese yen bonds (d)	1995	7.3	143	161
U.K. sterling bonds (e)	1994	11.25	70	70
French franc notes	1993	9.25	18	29
			1 212	1 360
Deferred foreign exchange (c)			(37)	(68)
In-substance defeasance (note 6)			(131)	(159)
Net long-term debt			1 044	1 133
Capital lease obligations				
Future minimum lease payments net of amounts defeased (note 6)			10	23
Interest and holdbacks			(1)	(8)
Net present value of capital lease obligations			9	15
Net long-term debt and capital lease obligations (f)			1 053	1 148
Current portion			(66)	(67)
Net value of related long-term forward exchange contracts			47	16
Long-term debt and capital lease obligations			\$1 034	\$1 097

At December 31, 1988, Air Canada had the following financing facilities established on an unsecured basis, against which there were no drawings:

- \$200 revolving and term credit agreements with two Canadian chartered banks. The revolving and term periods are three and five years respectively.
- up to U.S. \$400 from a group of Japanese financial institutions, for a total term of 15 years commencing with availability in 1990.

- up to U.S. \$400 from a Euro Note Issuance Facility with an initial term of eight years, including a three year fully revolving availability period, extendible yearly by mutual agreement.

In addition, Air Canada had received commitments for the following financing facilities:

- up to U.S. or Canadian \$400 from a group of financial institutions in Canada with an initial term of eight years, including a four year fully revolving availability period, followed by a four year reducing revolving availability period, extendible yearly by mutual agreement. This arrangement when finalized

will replace the existing \$200 revolving and term credit agreements with two Canadian chartered banks.

- up to U.S. \$200 related to the acquisition of Airbus A320 aircraft, for a term of 15 years from drawdown, available pro-rata on the delivery of certain of the A320 aircraft.

Subsidiaries have similar financing agreements totalling \$60 of which \$23 was drawn down as at December 31, 1988.

Capital leases are recorded at the present value of the lease payments using the interest rate implicit in the lease. The average implicit interest rate of these obligations is 7.6% and their expiry dates are from 1989 to 1991.

(a) Essentially all the U.S. debt is covered by long-term U.S. currency forward exchange contracts. An interest rate swap agreement for U.S. \$50 in notional principal expires in 1990. In this agreement the Corporation has assumed the variable interest rate position adjusted quarterly to the prevailing LIBOR

rate against a 10.36% fixed interest rate position assumed by a third party.

(b) These bonds may be called by the Corporation at a premium until 1997 and at par thereafter.

(c) In February 1987, the Corporation concluded an agreement with a German bank pursuant to which it issued to the bank Deutsche mark 200 million of 6 $\frac{3}{8}$ % interest adjustable subordinated perpetual bonds in consideration for which the bank will convert the existing Deutsche mark 200 million long-term debt into these subordinated perpetual bonds and fund the interest payment requirements on these perpetual bonds until conversion in 1992 and 1993. The principal component of the subordinated perpetual bonds will be recorded in the accounts upon actual conversion and until such time, the Corporation is contingently liable for such obligations. The perpetual bonds are unsecured. The interest rate will be 6 $\frac{3}{8}$ % until 1994 and reset for each subsequent 3 year period based on an interest rate index. The perpetual bonds may be called by the Corporation on each interest rate reset date at par. As a result of this transaction, the deferred foreign exchange position in respect of the Deutsche mark 200 million of existing long-term debt (\$37 deferred loss as at December 31, 1988) will no longer be amortized to income. Upon conversion, any then existing deferred foreign exchange gain or loss will be applied against the value of the perpetual bonds.

(d) In October 1987, the Corporation concluded an agreement with a financial institution pursuant to which it issued JYE 15 billion of 5.8% interest adjustable 20 year notes in consideration for which the institution will convert the existing JYE 15 billion long-term debt into these notes and fund the interest payment requirement on these notes until conversion in 1990. The principal component of these notes will be recorded in the accounts upon actual conversion and until such time, the Corporation is contingently liable for such obligations. The interest rate will

be reset in 2002 based on an interest rate index. These notes are unsecured and may be called by the Corporation at a premium until 1997 and at par thereafter.

(e) The Corporation has a currency swap agreement with a Canadian bank which has the effect of extinguishing future exchange fluctuations of the Sterling debt and interest.

(f) All debt is unsecured with the exception of subsidiaries' debt totalling \$183, which is secured by certain of their assets. Various obligations contain covenants which, in certain circumstances, could require the furnishing of satisfactory security or alternatively prepayment in the event that the votes attaching to the Government of Canada's shareholding fall below 51%. The Corporation believes that satisfactory security can be provided either at no cost or at a cost that would not be material to the Corporation in any given year.

Repayment requirements for the next five years, net of defeasance and incorporating the above noted debt extensions, are as follows:

	1989	1990	1991	1992	1993
Long-term debt	\$59	\$65	\$64	\$64	\$65
Capital lease obligations	7	3	—	—	—

6. IN-SUBSTANCE DEFEASANCE

The Corporation has deposited government securities in irrevocable trusts, solely to satisfy the scheduled interest and principal repayment requirements of \$275 in long-term debt and capital lease obligations. These obligations, which at December 31, 1988 amounted to \$131 (1987 \$159) in long-term debt and \$16 (1987 \$43) in capital lease obligations, are considered extinguished for financial reporting purposes and, together with the related securities, have been removed from the Corporation's balance sheet.

7. DEFERRED CREDITS

	December 31	
	1988	1987
Gain on sale and lease-back of assets	\$260	\$212
Income taxes	138	106
Other	26	17
Deferred credits	\$424	\$335

8. SUBORDINATED PERPETUAL BONDS

	December 31	
	1988	1987
300 million Swiss francs at 6¼% Callable in year 2001 and every fifth year thereafter at 102% of par	\$202	\$202
200 million Swiss francs at 5¾% Callable at 101½% of par in year 1999 and every fifth year thereafter at 102% of par	134	134
Subordinated perpetual bonds	\$336	\$336

The maturity of these bonds is only upon the liquidation, if ever, of the Corporation. Principal and interest payments on these bonds are subordinated to the prior payment in full of all indebtedness for borrowed money. Since it is not probable that circumstances will arise requiring redemption of the bonds and since, under present circumstances, it is not probable that the Corporation will call the bonds, they are valued at the historical exchange rate and no provision is made for foreign exchange fluctuations. Based on the Canadian dollar/Swiss franc exchange rate as at December 31, 1988, the Canadian dollar equivalent of 500 million Swiss francs is \$397.

9. SHARE CAPITAL

The authorized capital of the Corporation consists of an unlimited number of common shares, Class A preferred shares issuable in series and Class B preferred shares issuable in series. Issued capital consists of common shares and the changes in the outstanding number of such shares and their aggregate stated value during the year are as follows:

	Number of Shares	Amount
Outstanding at beginning of year	329 009	\$329
Adjustment to reflect share split on a 125 to 1 basis in September 1988	40 797 116	—
	41 126 125	329
Issued for cash in October 1988 net of issue costs of \$11 after tax	30 769 469	234
	71 895 594	\$563

(a) Included in the public share issue in October, 1988 were 5 165 877 common shares issued to the trustee for eligible employees, retirees and executives pursuant to share purchase plans established by the Corporation. Of these, 1 301 707 shares were issued at a 10% discount from the public offering price of \$8.00 a share. In addition, there are 2 151 437 matched shares reserved for issuance to eligible employees at \$0.01 per share. Subject to continuing eligibility, employees have the right to purchase 50% of such shares in October, 1989 and the balance in October, 1990.

(b) Certain shares under the employee share purchase plans were funded by \$26 of non-interest bearing loans from the Corporation. The balance outstanding at December 31, 1988 amounted to \$24.

(c) The Corporation has adopted a stock option plan under which eligible executives of Air Canada will be entitled to receive common share purchase options at a price not less than the market value of the shares at the date of granting. Options to acquire 723 272 common shares at \$8.00 per share have been granted during the year. These options are exercisable in the amount of 33⅓% of the shares per year on a cumulative basis, commencing in 1989.

10. INCOME TAXES

The Corporation's income tax provision (recovery) consists of the following:

	Year Ended December 31	
	1988	1987
Current	\$ —	\$ (2)
Deferred	37	12
Provision for income taxes	\$37	\$10

Income tax expense differs from the amount which would be obtained based on the combined basic Canadian federal and provincial income tax rate. These differences result from the following items:

	1988	1987
Provision based on combined rate	\$57	\$26
Tax exempt earnings of related companies	(13)	(11)
Lower effective income tax rate on capital (gains) losses	(5)	(6)
Investment tax credits, net of deferred income tax of \$4	(5)	—
Non-deductible expenses	3	—
Subsidiary company losses for which no tax benefit recorded	—	1
Provision for income taxes	\$37	\$10

11. EXTRAORDINARY ITEM

Provision for the cost of a major staff reduction program amounted to \$3 after deducting deferred income taxes of \$3.

12. EARNINGS PER SHARE

	Year Ended December 31	
	1988	1987
Basic		
Income before extraordinary item	\$2.07	\$1.11
Extraordinary item	(0.07)	—
Net income	\$2.00	\$1.11
Fully diluted		
Income before extraordinary item	\$1.85	\$0.92
Extraordinary item	(0.07)	—
Net income	\$1.78	\$0.92

Earnings per share has been calculated using the weighted average number of common shares outstanding during the year after giving retroactive effect to the stock split in September, 1988. The calculation of fully diluted earnings per share was based on the assumed exercise of outstanding rights and share options relating to the Corporation's share capital (note 9) together with the effect on consolidated income of similar dilutive factors in subsidiaries and other companies accounted for on the equity basis.

13. CHANGE IN ACCOUNTING ESTIMATES AND OTHER ADJUSTMENTS

- a) Effective January 1, 1988 the Corporation increased the estimated residual values of substantially all of its aircraft and the estimated service lives of B-767 aircraft in the determination of 1988 depreciation expense. This change increased 1988 net income by \$16 after deducting deferred income taxes of \$12.
- b) Certain comparative figures have been reclassified to conform to the accounting presentation adopted in 1988.

14. SUBSIDIARIES

a) Acquisition

During the year the Corporation used the purchase method to account for its acquisition of a 90% interest in Northwest Territorial Airways Ltd. The net assets acquired and consideration given are summarized as follows:

Net assets at acquisition, at assigned values	\$ 3
Minority interest	—
Net tangible assets acquired	3
Goodwill	10
Cash consideration	\$13

Consolidated net income includes the operating results of this subsidiary from the date of acquisition.

b) Gelco Express Limited

In February 1989, the Corporation entered into an agreement to sell its overnight small parcel door-to-door business and the overnight business of its subsidiary, Gelco Express Limited, in exchange for a 22% equity interest in Purolator Courier Limited and other consideration. Based on the terms of the agreement, which is expected to close in March, no gain or loss on disposal of these assets will be recorded by the Corporation. Consolidated operating income of the Corporation includes approximately \$7 of losses from the business activities included in the sale transaction.

Subsequent to the acquisition of Gelco Express

Limited by the Corporation in 1987, events disclosed discrepancies in the value of its assets at acquisition. The Corporation has threatened legal action for substantial damages and discussions are continuing with the objective of negotiating a settlement. Recoveries will be recorded as a reduction of certain of the Corporation's courier business investments or otherwise as is appropriate.

15. COMMITMENTS

The Corporation has commitments to purchase aircraft and spare engines for U.S. \$1501 and CDN \$245. Other commitments for property, ground equipment and spare parts, amounted to approximately \$61 Canadian.

Future minimum lease payments under operating leases of aircraft and other property total \$1932 and are payable as follows:

1989	\$172
1990	157
1991	152
1992	150
1993	130
Remaining years	1171

The Corporation has commitments related to use of travel awards by members of Aeroplan, its frequent flyer program. It is estimated that the incremental cost of honouring all commitments under the program would be less than \$18, net of income taxes of \$12 which is not material in relation to the Corporation's financial position or the results of its operations.

16. PENSION PLANS

Air Canada and its subsidiaries maintain several defined benefit pension plans. Based on the latest actuarial reports prepared as of December 31, 1987 using management's best estimate assumptions, the present value of the accrued pension benefits as at December 31, 1988 amounted to \$2038, and the market value of the net assets available to provide these benefits was \$2550.

17. CONTINGENCIES

Various lawsuits and claims are pending by and against the Corporation. It is the opinion of management supported by counsel that final determination of these claims will not materially affect the financial position or the results of the Corporation.

Under aircraft sale and leaseback agreements, the Corporation may be required to provide residual value support not exceeding \$224. Independent appraisals have indicated it is unlikely the Corporation will be required to provide this support.

18. RELATED PARTY TRANSACTIONS

In the ordinary course of business, the Corporation enters into transactions with related parties including the Government of Canada, its agencies and Crown Corporations. The Corporation derives revenues from related parties for passenger, cargo and other services. Expenses with related parties include landing fees, terminal assessments, taxes and interest on long-term debt. Account balances resulting from these transactions are included in the balance sheet and are settled on normal trade terms.

19. SEGMENTED INFORMATION

The Corporation's primary business is the transportation of passengers and cargo on scheduled airline services over routes authorized by the National Transportation Agency of Canada. Principal assets are located in Canada with substantially all of the operations involving flights within, to or from Canada.

20. ACT OF INCORPORATION AND LEGISLATIVE PROVISIONS

On August 25, 1988 the Corporation ceased operating under the Air Canada Act, 1977, as amended, and was continued pursuant to Articles of Continuance under the provisions of the Canada Business Corporations Act. On October 13, 1988 the Corporation issued common shares to the public and at that time, ceased to be a Crown Corporation. The foregoing was authorized by the Public Participation Act which came into force on August 18, 1988. Under provisions of this Act, the Corporation's Articles of Continuance include limits on individual and aggregate non-resident public ownership of voting shares of 10 percent and 25 percent respectively, which includes associates of such shareholders.

21. SUBSEQUENT EVENTS

a) Air Canada has finalized plans to purchase seven Boeing 747-400 combination aircraft. The three ordered including associated spare parts and equipment are valued at approximately \$600 with delivery between December 1990 and May 1991. Four options to purchase are available to complete the planned acquisition at a later date.

b) Effective January 1, 1989, the Corporation will change its method of accounting for its investment in GPA Group Limited from the equity method to the cost method. This change is a result of anticipated dilution in its percentage shareholding and other factors. Under the equity method the Corporation recorded its appropriate share of GPA Group Limited's earnings in non-operating income and under the cost method it will record only dividends.



RAPPORT ANNUEL 1988

613



RENSEIGNEMENTS AUX ACTIONNAIRES ET AUX INVESTISSEURS

SIÈGE SOCIAL

Place Air Canada
500, b^d René-Lévesque Ouest
Montréal (Québec)
Canada H2Z 1X5
(514) 879-7000

INSCRIPTION BOURSIÈRE

Bourses de Montréal,
de Toronto, de Winnipeg,
de l'Alberta et de Vancouver.

AGENT DES TRANSFERTS ET PRÉPOSÉ AUX REGISTRES

Compagnie Trust Royal:
Halifax, Montréal, Toronto,
Winnipeg, Regina, Calgary
et Vancouver.

ASSEMBLÉE GÉNÉRALE ANNUELLE

L'assemblée générale annuelle
d'Air Canada se tiendra le
mercredi 26 avril 1989 à
10 heures 30 dans la Salle
des Congrès du Palais des
Congrès de Montréal,
201, avenue Viger Ouest,
Montréal (Québec).

ENVOIS RÉPÉTITIFS

Certains actionnaires inscrits
d'Air Canada reçoivent
plusieurs exemplaires de
documents tel ce rapport
annuel. Malgré les vérifi-
cations faites pour éviter ces
envois répétitifs, ceux-ci se
produisent si des titres sont
enregistrés à des noms ou
à des adresses différents.
En pareil cas, veuillez écrire
au Chef de service — Relations
avec les actionnaires.

AUTRES RENSEIGNEMENTS

Relations
avec les actionnaires:
Chef de service —
Relations avec les actionnaires
Téléphone: (514) 879-7824
Télécopieur: (514) 393-3502

Relations
avec les investisseurs:
Directeur des Relations
avec les investisseurs
Téléphone: (514) 879-7451
Télécopieur: (514) 393-3502

TABLE DES MATIÈRES

Profil de l'entreprise	2
Coup d'œil sur l'exercice	3
Définitions	3
Message du Président du Conseil aux actionnaires	4
Rapport du Président-directeur général	5
Horizons internationaux	6
Stratégie au Canada	7
Air Canada Cargo	9
Réseau Liaison	10
Primauté de l'excellence technique	11
Parc aérien	13
Expansion et diversification	15
Au cœur des collectivités	16
Élément humain	16
Remerciements	17
Conseil d'administration	18
Direction	18
Revue financière	19

PROFIL DE L'ENTREPRISE

Compagnie aérienne internationale ayant son siège au Canada, Air Canada assure le transport de passagers et de fret par ses services réguliers et nolisés.

À ses vols passagers réguliers sur 35 villes d'Amérique du Nord se greffe le réseau Liaison de ses transporteurs alliés qui desservent 68 localités canadiennes et 12 villes américaines. Air Canada relie 27 villes d'Europe, des Antilles et d'Extrême-Orient. Ses vols passagers nolisés couvrent plus de 20 destinations hors du Canada.

La Société transporte du fret entre 65 escales, tant au Canada qu'à l'étranger, et compte des représentations dans plus de 80 pays.

Air Canada fournit également à d'autres transporteurs et clients toute une gamme de services: informatique, maintenance avions et moteurs, formation technique, entraînement des pilotes ainsi qu'assistance au sol.

Elle a aussi des intérêts, directs ou indirects, dans cinq transporteurs régionaux canadiens, soit AirBC, NWT Air, Air Ontario, Air Alliance et Air Nova, de même que dans des entreprises connexes au transport aérien, notamment La Carte enRoute Inc., la plus importante carte de crédit de compagnie aérienne du monde, et Touram Inc., grand voyageur canadien.

RÉSULTATS FINANCIERS

(en millions, sauf pour les données par action)

Produits d'exploitation	3 426\$	3 131\$	9 %
Charges d'exploitation	3 301\$	3 027\$	9 %
Bénéfice d'exploitation	125\$	104\$	
Bénéfice net	96\$	46\$	
Marge brute d'autofinancement	131\$	143\$	
Actions ordinaires en circulation			
(en millions)	71,9	41,1*	
Bénéfice net par action ordinaire**	2,00\$	1,11\$	
Marge brute d'autofinancement			
par action ordinaire**	2,74\$	3,47\$	
Rendement de l'avoir des actionnaires	14,1 %	7,6 %	

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

(Services réguliers et nolisés—résultats non consolidés)

Passagers payants transportés (en millions)	11,9	11,0	8 %
Passagers-milles payants (en millions)	15 553	14 358	8 %
Sièges-milles offerts (en millions)	21 778	20 205	8 %
Coefficient d'occupation	71,4 %	71,1 %	
Rendement par PMP	15,7 ¢	15,9 ¢	(1) %
Charges d'exploitation par TMO	75,4 ¢	77,4 ¢	(3) %
Effectif moyen	22 640	22 167	2 %

*Rend compte de la division des actions à raison de 125 pour 1.

**Les données par action sont calculées à partir de la moyenne pondérée des actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice et tiennent compte de l'effet rétroactif de la division des actions en septembre 1988.

DÉFINITIONS

Marge d'exploitation

Bénéfice d'exploitation exprimé en pourcentage du total des produits d'exploitation.

Marge globale d'autofinancement

Fonds provenant de l'exploitation, y compris le produit d'aliénation de biens-fonds et de matériel, exprimés en pourcentage du total des produits d'exploitation.

Rendement de l'avoir des actionnaires

Taux de rendement moyen de l'avoir des actionnaires.

Marge brute d'autofinancement

Somme du bénéfice net avant postes extraordinaires et des éléments hors caisse compris dans le bénéfice net.

Capital fixe

Somme de l'avoir des actionnaires et des obligations perpétuelles subalternes.

Passagers-milles payants

Produit du nombre total de passagers payants transportés et du nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Sièges-milles offerts

Mesure de la capacité offerte aux passagers. Produit du nombre total de sièges payants offerts et du nombre de milles parcourus.

Tonnes-milles payantes

Mesure du trafic total (passagers et fret). Produit du nombre total de tonnes payantes tous trafics transportées par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Tonnes-milles offertes

Mesure de la capacité totale (passagers et fret). Produit du nombre total de tonnes offertes au trafic payant par le nombre de milles qu'elles ont parcourus.

Coefficient d'occupation

Mesure de l'utilisation de la capacité offerte aux passagers. Passagers-milles payants exprimés en pourcentage des sièges-milles offerts.

Coefficient de remplissage

Mesure de l'utilisation de la capacité offerte totale (passagers et fret). Tonnes-milles payantes exprimées en pourcentage des tonnes-milles offertes.

Rendement

Produits moyens par passager-mille payant ou par tonne-mille payante.

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL AUX ACTIONNAIRES



J'ai grand plaisir à vous présenter ce rapport annuel très spécial. Le 12 avril 1988, date qui marquera les annales d'Air Canada, M. Donald F. Mazankowski, vice-premier ministre du Canada, annonçait l'intention du Gouvernement d'autoriser la participation publique au capital de la Société. Le 13 octobre 1988, les actions d'Air Canada étaient inscrites à toutes les Bourses canadiennes et plus de cent mille personnes, parmi lesquelles dix-huit mille employés de la Société, y souscrivaient, témoignant de leur foi en l'avenir d'Air Canada.

Le succès de cette émission d'actions couronne, à bon droit, des années de planification et d'efforts consacrées à une transition sans à-coups du cadre rigide de société d'État à celui, plus concurrentiel, de société ouverte à un grand nombre d'actionnaires. Air Canada trouve sa stimulation dans la confiance que les milieux financiers lui manifestent depuis son changement de statut, consciente au plus haut degré de la responsabilité dont elle est investie.

Il est d'autant plus agréable de présenter aux tout premiers actionnaires de la nouvelle Air Canada le bilan de l'année que celle-ci est riche de réalisations, à commencer par un bénéfice net constituant un record absolu. Dans le contexte agité du transport aérien national et international, ce succès est l'indice certain que la Société est en mesure de prospérer dans un milieu toujours plus complexe et concurrentiel.

Toutefois, il est clair qu'Air Canada n'a pas encore exploité tout son potentiel. Le Conseil d'administration de la Société sait pouvoir compter sur la direction pour tirer profit de sa nouvelle marge de manœuvre et afficher une performance à la hauteur des rigoureux critères financiers de tout investisseur.

Les plans pour atteindre ces buts sont en œuvre. Et s'il est vrai que la Société accueille de nouveaux propriétaires et nourrit

des ambitions neuves influant sur ses décisions, les points qui font sa force depuis plus d'un demi-siècle demeurent.

Le cours des événements extérieurs n'est pas aussi facile à prédire. La tendance à la consolidation se poursuivra vraisemblablement dans le transport aérien, bouleversant la structure traditionnelle des réseaux. En janvier 1989, PWA Corporation annonçait son intention d'acheter Wardair Inc. Dorénavant, Air Canada fera face à un concurrent redoutable, mais elle est néanmoins déterminée à rester le principal transporteur au Canada.

À plus vaste échelle, le cycle économique actuel donne lieu à une période de croissance étonnamment soutenue qui permet à la Société d'envisager les perspectives de l'industrie du transport aérien avec un optimisme modéré, mais réel.

Pour les cinq prochaines années, la croissance prévue du marché intérieur s'établit à cinq pour cent. Air Canada entend bien aller chercher sa part de cette hausse malgré l'âpre concurrence dont elle doit tenir compte dans ses projections.

Les nouvelles sont tout aussi bonnes sur le plan international. La progression du trafic mondial devrait s'avérer supérieure au taux d'inflation dans la plupart des pays. La Société est fin prête à pénétrer de nouveaux marchés pour prendre de l'expansion, surtout là où la croissance promet d'être très rapide.

Air Canada a relevé les défis que lui posaient la déréglementation du transport aérien au Canada, les changements fondamentaux dans le secteur aérien international et, plus significatif encore, ses nouvelles responsabilités à l'endroit de plus de cent mille actionnaires. La Société s'engage à assurer les actionnaires d'un bon rendement de leur avoir.

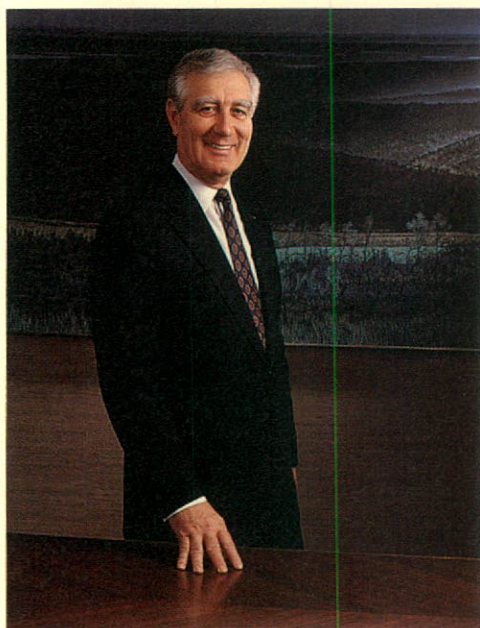
Le personnel d'Air Canada est profondément conscient qu'un rendement adéquat des investissements n'est possible que si la clientèle est satisfaite du service reçu. Compétents et loyaux, les employés ont, à titre d'actionnaires, renouvelé leur profession de foi à l'égard des principes qui ont valu à la Société, au prix de durs efforts, la fidélité du client. Nul doute qu'ils continueront à fournir l'excellent service qui est de tradition à Air Canada.

La direction et le personnel expriment leur reconnaissance aux quatre administrateurs qui se sont retirés dans le courant de l'année, au terme d'un mandat de trois ans, soit M^{me} Gayle H. Christie et M. Ralph Fisher, f.c.a., de Toronto (Ontario), M. James A. Macaulay, c.r., de Vancouver (Colombie-Britannique) et M. James W. Ross, de Fredericton (Nouveau-Brunswick).

Un avenir prometteur s'ouvre pour la Société. La perspective de sa privatisation totale, la modernisation de sa flotte et la vigueur de son exploitation sur la scène nationale et internationale, conjuguées au dévouement indéfectible de son personnel, placent Air Canada en position idéale pour prospérer.

Claude I. Taylor, OC
Président du Conseil

RAPPORT DU PRÉSIDENT-DIRECTEUR GÉNÉRAL



Air Canada termine l'année marquant son inscription en bourse sur un bénéfice record de 96 M\$ et un bénéfice d'exploitation en hausse de 21 M\$ par rapport à 1987. Ces résultats ont de quoi impressionner, surtout que la Société a dû relever deux grands défis durant l'année. Il lui fallait d'abord regagner le terrain perdu par suite de l'arrêt de travail de la fin de 1987. Misant sur des programmes tarifaires audacieux et des promotions novatrices, elle reprend sa part du marché dès le premier trimestre.

Le second défi consistait à faire échec à l'augmentation considérable de la capacité des concurrents sur le marché canadien. La guerre des tarifs s'intensifie, les transporteurs s'efforçant d'accroître leur trafic et d'améliorer leur rendement. Air Canada fait front de diverses façons. Elle exerce une maîtrise vigilante des coûts, met l'accent sur le renouvellement dans la commercialisation et porte une attention minutieuse au service.

Comme elle entame un nouvel exercice, la Société envisage l'avenir avec confiance. Dans tous les domaines: service à la clientèle, exploitation, technologie et finances, Air Canada recherche le rendement le plus porteur de profits pour ses actionnaires. À cette fin, elle applique une stratégie commerciale devant lui permettre de garder sa présence au Canada et d'étendre son vaste réseau international passagers et fret. Cette stratégie garantit la prestation d'un service de calibre mondial à chaque client. Par son slogan «Un rendement de qualité», la Société montre bien que son succès dépend de la compétence et du professionnalisme de son personnel et doit englober toutes ses sphères d'activités.

Sur le plan de l'exploitation, la stratégie commerciale est double. Air Canada s'investit totalement dans le service à la clientèle et elle recherche activement une croissance rentable par l'expansion

de son réseau intérieur et international au moyen d'alliances et de nouvelles dessertes.

Tout au long de l'année, les six transporteurs Liaison Air Canada ont accru leur parc aérien, leurs services et leur réseau, et ils continueront à donner de l'ampleur à leur exploitation en 1989.

Dans le cadre de son expansion internationale, Air Canada ouvre deux escales en 1988: Lisbonne (Portugal) et Madrid (Espagne). Quatre autres, soit Birmingham (Angleterre), Nice (France), Zagreb (Yougoslavie) et Athènes (Grèce), grossiront son réseau en 1989. Décidée à rester le principal transporteur du Canada à desservir l'Europe, Air Canada planifie aussi un réseau transpacifique couvrant la Malaysia, la République de Corée, l'Inde, les Philippines et Singapour. Elle cherche également à obtenir des droits de desserte entre le Canada et le Japon, car elle est parfaitement consciente de l'essor rapide des échanges commerciaux entre le Canada et les pays de la ceinture du Pacifique, plus particulièrement le Japon.

Sur le plan technique, Air Canada s'applique à exploiter une flotte moderne et efficace. Au cours de l'exercice, son parc s'est enrichi d'un Boeing 747 passagers-fret et de quatre Boeing 767 ER (à distance franchissable accrue). Trente-quatre Airbus A320, issus d'une technologie d'avant-garde, ont aussi été commandés.

Sur le plan financier, la Société s'attache en permanence à réduire les coûts unitaires, à améliorer davantage la productivité, à rentabiliser toujours plus ses actifs et à affermir sa situation financière.

La direction et le personnel d'Air Canada tiennent à justifier la confiance que leur ont témoignée les actionnaires; les programmes touchant le service à la clientèle, l'exploitation technique et les finances en font foi. Une certaine prudence reste cependant de mise. Dans l'immédiat, le transport aérien devrait connaître une croissance soutenue. Malheureusement, les installations qui lui sont indispensables n'évoluent pas au même rythme et un peu partout sur le globe on assiste à un engorgement des aéroports.

Les autorités aéroportuaires, de concert avec les transporteurs, ont le devoir de remédier à la sous-capacité manifeste des aéroports, sans quoi c'est à l'échelle mondiale que la croissance du trafic passagers sera compromise. Cette croissance, associée aux phénomènes de globalisation et de libéralisation généralisée dans le secteur du transport aérien, accentuera la concurrence qui à son tour aura une forte incidence sur les coûts et les bénéfices de toutes les compagnies aériennes. Air Canada s'est toujours adaptée et continuera de le faire. Elle s'appuiera sur la fiabilité et la qualité de son service de même que sur son excellence technique de renommée internationale pour tirer pleinement parti des possibilités des marchés canadiens et étrangers.

Trois hauts dirigeants de la Société, MM. G. Chiasson, G. G. Gauvreau et R. W. Linder, ont pris leur retraite. La Société rend hommage à leur dévouement exceptionnel et à leur précieuse contribution.

Pierre J. Jeannot, OC
Président-directeur général

LA SOCIÉTÉ INAUGURE
LA DESSERTE DE
LISBONNE (PORTUGAL)
ET AJOUTERA QUATRE
DESTINATIONS
EUROPÉENNES
À SON RÉSEAU EN 1989.



HORIZONS INTERNATIONAUX

Poursuivant sa croissance et son expansion comme transporteur de stature internationale, Air Canada ouvre de nouvelles escales et consolide sa présence sur les marchés existants. Avec l'inauguration d'une ligne sur Lisbonne, au Portugal, et Madrid, en Espagne, la Société rayonne maintenant vers onze grands centres européens puisqu'elle desservait déjà Londres, Manchester et Prestwick, au Royaume-Uni, Paris, en France, Zurich et Genève, en Suisse, Francfort et Düsseldorf, en Allemagne de l'Ouest, et Vienne, en Autriche.

Air Canada connaît une croissance encourageante de son trafic passagers sur l'Europe grâce à ses efforts soutenus et s'ajuste, notamment par des fréquences accrues sur Londres depuis Toronto, Edmonton, Calgary et Vancouver. L'impressionnant succès de sa ligne sur Vienne, rétablie en 1987, l'amène à ajouter un troisième vol au départ de Toronto. La mise à l'horaire d'un autre vol pour Zurich depuis Toronto porte à huit le nombre de ses liaisons hebdomadaires avec la Suisse. La Société propose une gamme de prix très réduits sur l'Europe. Elle annonce qu'elle desservira quatre autres villes européennes à compter de 1989: Birmingham, en Grande-Bretagne, Nice, en France, Zagreb, en Yougoslavie, et Athènes, en Grèce.

Transporteur canadien prédominant sur l'Atlantique Nord, Air Canada élabore un réseau transpacifique qui couvrira la Malaysia, la République de Corée, le Japon, l'Inde, les Philippines et Singapour. La conclusion, au premier trimestre, d'un accord Canada-Corée confère à la Société des droits de desserte régulière entre le Canada et Séoul, avec prolongation sur Bombay, Kuala Lumpur, Manille et Singapour. Air Canada, qui va déjà à Bombay et à Singapour par l'Atlantique, inaugurera ces lignes transpacifiques dès qu'elle obtiendra les autres droits lui donnant accès aux pays-clés de la ceinture du Pacifique et de l'Asie du Sud-Est.

Les alliances commerciales qu'Air Canada conclut avec de grands transporteurs internationaux constituent un important aspect de son expansion globale. Les ententes passées avec Cathay Pacific Airways, Air New Zealand, Royal Jordanian et Austrian Airlines permettent

d'étendre la portée de la Société, qui envisage de chercher activement d'autres alliés en 1989 pour étayer sa présence sur le marché mondial.

Aux États-Unis, Air Canada dessert New York, Boston, Chicago, Los Angeles, San Francisco, Miami et Tampa. La croissance du trafic passagers, très marquée pour chacune des sept escales, représente une augmentation globale de douze pour cent par rapport à 1987. Air Canada participe avec trois grands transporteurs américains à l'ouverture de nouvelles installations passagers à l'aérogare II de Los Angeles.

La Société augmente de moitié ses vols nolisés pour le Venezuela, en regard de 1987. Elle interrompt sa liaison régulière avec Saint-Domingue, en République Dominicaine, des études de marché ayant révélé que les passagers préféraient les lieux de villégiature à la capitale. Elle concentrera désormais son exploitation sur Puerto Plata. Dans le Sud et aux Antilles, Air Canada compte quatorze destinations régulières et dix destinations Nolisoleil pour lesquelles elle s'emploie à offrir des prix compétitifs tout en répondant à la demande.



L'OUVERTURE D'UNE
LIGNE SUR MADRID
(ESPAGNE) PORTE À
ONZE LE NOMBRE
D'ESCALES
EUROPÉENNES
D'AIR CANADA.

STRATÉGIE AU CANADA

La concurrence s'est faite âpre au pays. Air Canada y riposte sur deux fronts: elle augmente son trafic passagers grâce à des programmes audacieux tirant profit de son dynamisme sur le marché et elle ravive son souci d'excellence dans le service au client.

La Société réplique à la vague de réductions tarifaires née de la volatilité du marché par des produits d'un rapport qualité-prix concurrentiel: son trafic passagers s'accroît de huit pour cent par rapport à 1987, mais le rendement pâtit, au premier trimestre surtout. Air Canada réagit. Elle met tout en œuvre pour sa clientèle d'affaires: produits et services rehaussés, horaires

adaptés aux habitudes de voyage, programme pour grands voyageurs amélioré et intégration poussée du réseau de transporteurs Liaison.

Au Canada, le trafic passagers de la Société se concentre sur le triangle Rapidair Toronto-Montréal-Ottawa et les lignes transcontinentales reliant ce triangle à celui de Vancouver-Calgary-Edmonton. Air Canada enregistre sur ces deux marchés une augmentation de neuf pour cent en comparaison de 1987, en dépit du durcissement de la concurrence.

Mais Air Canada ne soigne pas que sa clientèle d'affaires; elle lance également de nouveaux tarifs à l'intention du marché d'agrément. Le solde Trans-Canada, applicable à près de cent destinations canadiennes, offre plus d'un demi-million de places assorties de réductions allant jusqu'à 69 pour cent. Le programme Évasion propose un éventail d'aubaines pour toutes les destinations d'Air Canada et de ses alliés au pays. Les tarifs Libre comme l'air mettent, de septembre à décembre, toutes les destinations nord-américaines d'Air Canada et de ses alliés à la portée du troisième âge.

Pour satisfaire sa clientèle, Air Canada innove encore et encore. Elle adopte une ligne de conduite sur les voyages pour urgence familiale, prend l'initiative d'étendre la formule des vols non-fumeurs à un peu plus de 80 pour cent de ses liaisons quotidiennes et inscrit les mets NutriCuisine au menu de Première classe de ses principales liaisons nord-américaines.

Repensé pour mieux répondre aux attentes des plus actifs, Aéroplan, programme pour grands voyageurs fidèles à Air Canada, comble chacun de nouveaux services et bonis. Créé en 1984, il compte maintenant plus de 400 000 membres et un réseau croissant de partenaires: chaînes hôtelières, compagnies aériennes internationales et loueurs de voitures.

CONÇUE PAR
AIR CANADA, LA
NUTRICUISINE OFFRE
DES REPAS À FAIBLE
TENEUR EN SEL, EN
LIPIDES ET EN SUCRE.





**AIR CANADA EST
LE PRINCIPAL
TRANSPORTEUR
CANADIEN DE FRET
AÉRIEN.**

AIR CANADA CARGO

Air Canada, le plus grand transporteur aérien de fret du Canada, relie directement 65 destinations dans le monde et compte des représentations dans plus de 80 pays. Devant la montée de la concurrence sur ses principales lignes, Air Canada Cargo prend un train de mesures pour abaisser ses frais d'exploitation et augmenter ses bénéfices. Énergique et décisif, ce programme entraîne des réalignements majeurs au sein de la direction. L'objectif est de façonner sur les marchés intérieur et international des services compétitifs, qui mettent à profit la capacité fret des avions passagers de la Société et répondent aux besoins en constante évolution de la clientèle par des produits et des services novateurs. La division Marketing et Ventes dispose maintenant de nouvelles ressources pour la recherche, l'analyse des marchés et le développement du produit. L'accent est double: plus grand souci des exigences du client et meilleure connaissance des multiples facteurs concurrentiels du secteur fret.

Le programme mise largement sur une stricte maîtrise des coûts par la rationalisation du réseau et du service. Sur le plan international, la Société ferme sa plaque tournante de Bruxelles, en Belgique, et diminue considérablement le nombre de vols tout cargo, élaguant les activités qui dégagent une marge insuffisante et réaffectant ses ressources aux lignes plus rentables. Sur le réseau transfrontière, elle réduit fortement son exploitation tout cargo, en raison de la vive concurrence et de l'affaiblissement du dollar américain par rapport à la monnaie canadienne et aux autres devises. La Californie fait exception, le service étant enrichi sur San Francisco et Los Angeles. Au Canada, la Société intensifie sa présence par la création de messageries du jour au lendemain haut de gamme faisant appel à des avions-cargos ainsi que par l'exploitation optimale de la capacité de ses avions passagers à fuselage étroit et gros-porteurs et enfin par l'expansion de son réseau, grâce à des ententes avec les transporteurs Liaison Air Canada.

La Société a vendu deux DC-8-63 cargos et acheté un Boeing 747 combi. Sa flotte se compose donc de trois combis et de six DC-8-73 cargos.

Air Canada et la Société canadienne des postes, son plus gros et plus ancien client, ont signé un contrat de trois ans pour le transport de la poste. Début 1989, la Société conclut avec Purolator Courrier, importante entreprise de messageries, une entente de principe sur la fusion de la division Service du jour au lendemain de Gelco Express Limited avec Purolator et aussi, pour Air Canada, sur une prise de participation minoritaire dans la société ainsi formée.

Grâce à sa rationalisation, Air Canada Cargo diminue ses coûts unitaires de dix pour cent. En outre, son horaire révisé et l'accent renouvelé mis sur ses principaux marchés canadiens et internationaux se traduisent par un relèvement des bénéfices au dernier trimestre.

EN COLLABORATION
AVEC LES
TRANSPORTEURS
LIAISON,
AIR CANADA A
CONSTITUÉ UN RÉSEAU
RELIANT 115 VILLES
D'AMÉRIQUE DU NORD.



RÉSEAU LIAISON

En étroite collaboration avec des transporteurs régionaux, Air Canada a constitué le réseau de transport aérien Liaison qui, combiné à ses 35 escales au Canada et aux États-Unis, rejoint 115 destinations en Amérique du Nord. Ce réseau fait partie intégrante de la stratégie d'Air Canada touchant le service passagers intérieur, et la Société détient une participation, directe ou indirecte, dans cinq de ses six transporteurs Liaison: AirBC, Northwest Territorial Airways Ltd. (NWT Air), Air Ontario, Air Alliance et Air Nova. Elle n'en possède toutefois aucune dans le sixième, Air Toronto.

En 1988, ce réseau grossit: ajout de lignes, augmentation des services, gain sur les marchés déjà établis et acquisition d'avions. Cette croissance favorise la desserte plus efficace et plus fréquente d'un nombre grandissant de localités, au moyen d'appareils mieux adaptés aux marchés de plus petite taille. Les transporteurs Liaison assurent le service aérien entre les collectivités régionales du pays et les autres villes canadiennes et étrangères du réseau d'Air Canada, grâce à leurs 87 appareils. Le réseau Liaison permet plus de 230 correspondances quotidiennes avec Air Canada à treize aéroports canadiens. Les ententes d'harmonisation conclues avec les transporteurs alliés au chapitre des horaires, de l'émission des billets et des cartes d'accès à bord ainsi que de l'assistance au sol concourent à la commodité des correspondances pour les passagers.

Les transporteurs alliés professent un engagement commun à l'excellence technique et commerciale, principe qui fait la force d'Air Canada. La feuille d'érable stylisée et les couleurs d'Air Canada composent la livrée de leurs appareils pour mieux symboliser cette filiation. Voici l'essentiel des activités des transporteurs alliés.

AirBC dessert 26 localités en Colombie-Britannique, en Alberta, au Yukon, ainsi que Seattle, dans l'État de Washington. Elle assure des correspondances avec Air Canada à Vancouver, Calgary et Edmonton. Son parc de 24 appareils regroupe des BAe 146 et des de Havilland Dash 7 et Dash 8. Elle passe commande de cinq Jetstream 31 de 19 places en décembre et prendra livraison en janvier 1989 de deux BAe 146.

NWT AIR, principal transporteur de passagers et de fret dans l'Arctique canadien, communique avec le réseau d'Air Canada à Edmonton et à Winnipeg. Elle réunit ces deux villes à onze localités des Territoires du Nord-Ouest. Sa flotte compte huit appareils: des Boeing 737, Lockheed Electra et DC-3 et le seul Lockheed Hercules tout cargo du Canada. Le remplacement des Electra par des B-737 sur les principales lignes s'amorce fin 1988 et se poursuivra en 1989.

AIR ONTARIO, principal transporteur aérien régional de l'Ontario, relie Montréal, Ottawa, Winnipeg et le nord-est des États-Unis. Parmi ses 44 destinations, Montréal, Ottawa, Toronto, Timmins, Thunder Bay et Winnipeg sont toutes des villes de correspondance avec Air Canada. Air Ontario exploite le plus important parc du réseau Liaison Air Canada, soit 35 appareils: des de Havilland Dash 8, des Convair 580 et un Fokker 28.

AIR TORONTO, dont le point de jonction avec Air Canada est Toronto, relie cette ville à Indianapolis (Indiana) ainsi qu'à deux localités de l'Ohio, deux du Michigan et deux de la Pennsylvanie. Son parc comprend cinq Jetstream 31 et un Convair 580.

AIR ALLIANCE, qui connaît un essor remarquable depuis son lancement en mars, dessert onze villes du Québec, ainsi qu'Ottawa. Son réseau a Montréal, Québec et Ottawa pour points d'intersection avec celui d'Air Canada. Quatre de Havilland Dash 8 composent sa flotte.

AIR NOVA dessert 17 localités du Canada-Atlantique et du Québec, ainsi qu'Ottawa et Boston (Massachusetts). Les correspondances avec le réseau d'Air Canada s'effectuent à Halifax, St. John's, Montréal et Ottawa. Sept de Havilland Dash 8, deux BAe 146 et un Beech 99 constituent sa flotte.

PRIMAUTÉ DE L'EXCELLENCE TECHNIQUE

L'excellence technique et l'efficacité opérationnelle d'Air Canada sont réputées dans le monde entier.

OPÉRATIONS AÉRIENNES: En fin d'exercice, l'effectif comprend 1 779 pilotes. La Société prévoit d'en embaucher cent autres en 1989 pour prendre les commandes des B-767 et des Airbus A320 qui s'ajouteront à la flotte.

Le service de haute technologie Datalink d'Air Canada est retenu comme modèle pour le système de communication des données air-sol d'un grand transporteur asiatique. Ce choix consacre la réussite de la Société dans la vente de prestations à d'autres compagnies aériennes et atteste sans contredit du calibre international du transporteur dans ce domaine technique.



L'EXCELLENCE DES PILOTES D'AIR CANADA EST RECONNUE DANS TOUTE L'INDUSTRIE DU TRANSPORT AÉRIEN; LEUR ENTRAÎNEMENT PERMANENT EST UNE DES PRIORITÉS DE LA SOCIÉTÉ.

Les représentants des Opérations aériennes ont joué un rôle de liaison remarquable dans la conclusion de l'accord et ils assureront la formation nécessaire durant la période de mise en place.

Les Opérations aériennes accordent une importance primordiale à la sécurité; c'est pourquoi elles révisent et perfectionnent sans cesse leurs procédures et font une grande priorité de l'entraînement permanent des pilotes. Les équipages techniques ont suivi plus de 40 000 heures d'entraînement sur simulateur et Air Canada a pris en charge la formation théorique et pratique, sur simulateur et en vol, de pilotes de dix-huit compagnies aériennes. Cette activité lui rapporte 4,5 M\$ cette année.

MAINTENANCE ET INGÉNIERIE: La direction Maintenance et Ingénierie a connu sa part de défis et de succès. Axant ses efforts sur l'intégrité du produit, elle a créé des programmes portant notamment sur la fiabilité de la flotte de même que sur l'état et l'apparence des appareils. Alors que la maintenance est une préoccupation grandissante pour les compagnies aériennes à l'échelle internationale, Air Canada conserve sa position de chef de file par la rigueur de ses normes de maintenance et d'ingénierie. À preuve de son engagement, elle anticipe et souvent dépasse les exigences réglementaires et les directives de l'industrie.

Le raffinement du système de gestion informatisée de la production PROMIS se poursuit. Conçu et élaboré par la Maintenance d'Air Canada, ce système évolué catalogue, suit et gère les tâches complexes requises lorsqu'un avion doit subir une révision majeure. Encore en perfectionnement, le système automatisé de maintenance MAS, qui complète PROMIS, s'avère déjà un précieux outil d'information, de suivi et d'archivage.

Comme la formation demeure cruciale, le personnel de la Maintenance et Ingénierie développe les aptitudes et les connaissances qu'exigent les appareils de dernière technologie et dispose d'une souplesse accrue pour l'élaboration de nouveaux programmes de maintenance. Grâce à un investissement substantiel et soutenu dans des installations et un matériel à la pointe de la technologie, Air Canada est l'une des rares compagnies aériennes à effectuer elle-même presque toute sa maintenance avions. Cette compétence reconnue internationalement

DES NORMES DE
MAINTENANCE ET
D'INGÉNIERIE TRÈS
STRICTES VALENT À
AIR CANADA
SA POSITION DE CHEF
DE FILE DE L'INDUSTRIE.





GRÂCE À
L'INFORMATIQUE,
AIR CANADA DISPOSE
D'UN SYSTÈME EFFICACE
DE RENTABILISATION
DE LA CAPACITÉ.

lui vaut un volume important de contrats; Air Canada a tiré plus de 60 M\$ de la vente de services de maintenance et d'ingénierie à pas moins de quarante transporteurs et entreprises.

INFORMATIQUE: La direction Informatique poursuit la rationalisation de ses activités commencée en 1987 avec la création de Gemini. Cette société en commandite, dont Air Canada et PWA Corporation sont propriétaires à parts égales, exploite le plus important réseau de réservation de passages aériens du Canada. Début 1989, une fois la rationalisation de l'Informatique terminée, les fonctions encore à Toronto seront regroupées dans des installations agrandies et rénovées, à la base d'Air Canada à Dorval (Québec), ce qui augmentera sensiblement la productivité.

Plusieurs systèmes voient le jour pour aider Air Canada à atteindre ses objectifs de compétitivité et de productivité. Un logiciel récemment acquis conférera à la Société une bonne longueur d'avance dans le domaine de la rentabilisation de la capacité au Canada. La mise sur pied d'un important système de gestion en temps réel des affectations de vol des pilotes et du personnel de cabine hausse la productivité et réduit le risque de retard dû à un équipage incomplet.

En outre, les recherches se poursuivent sur les programmes de technologie de pointe, conçus pour améliorer la prise de décision en matière de planification aéroportuaire et de gestion du calendrier de l'entretien. L'utilisation efficace de nouveaux services automatisés permet à la direction Fret de distancer la concurrence. La fourniture de cette technologie à d'autres transporteurs pourrait s'avérer très lucrative.

INSTALLATIONS ET FOURNITURE: La direction Installations et Fourniture s'emploie avec énergie à se procurer à prix concurrentiels le matériel nécessaire à l'entreprise et négocie activement plusieurs contrats d'achat d'envergure et des règlements en application de garanties, en accord avec les objectifs d'exploitation et de maîtrise des coûts de la Société.

PARC AÉRIEN

Les réalisations au chapitre du programme permanent d'élargissement et de renouvellement de la flotte abondent, car la Société met tout en œuvre pour s'adapter à l'intensification de la concurrence et à la nécessité d'une efficacité supérieure de l'exploitation. Air Canada est déterminée à garder sa présence au pays tout en s'engageant résolument sur la voie de la croissance internationale. Le perfectionnement technique des appareils de conception récente lui permettra de poursuivre ses plans d'expansion globale et d'abaisser ses coûts d'exploitation et de maintenance.

LA FEUILLE D'ÉRABLE
GAGNE EN IMPORTANCE
ET LE ROUGE EST
REHAUSSÉ DE
BORDEAUX SUR CE B-767
PEINT AUX
NOUVELLES COULEURS
D'AIR CANADA.



En cours d'année, la Société prend livraison de quatre Boeing 767 ER, à distance franchissable accrue, et en commande trois autres livrables début 1989. La flotte comptera alors neuf B-767 ER. Cet appareil est devenu le pivot des activités transcontinentales de la Société et l'instrument privilégié de son schéma d'expansion internationale à court terme.

Le parc aérien s'enrichit d'un B-747 passagers-fret (combi) qui vient augmenter les bénéfices tirés des marchés passages et fret sur la ligne Canada-Londres-Bombay-Singapour.

À l'été, Air Canada commande 34 Airbus A320 et prend option sur 20 autres. Cet appareil à la pointe de la technologie, offrant une cabine confortable et spacieuse et une grande capacité de fret, convient parfaitement sur les marchés nord-américains comme moyen et court-courrier à fréquence élevée. En comparaison du B-727, qu'il remplacera, l'A320 permettra une économie de 47 pour cent sur les coûts de carburant et une baisse de 28 pour cent des coûts directs.

Air Canada vend deux avions-cargos et réduit ainsi à six le nombre de ses DC-8 tout cargo. Au dernier trimestre, elle annonce la signature d'une lettre d'intention de vente, à une entreprise de messageries des États-Unis, de vingt-huit B-727 livrables de 1990 à 1993.

La Société lancera en 1989 un vaste programme visant à standardiser la configuration des cabines de ses gros-porteurs. Ce programme, destiné à améliorer la capacité et l'aménagement des cabines de même qu'à limiter les reconfigurations inhérentes aux périodes de pointe, facilitera l'interchangeabilité des appareils d'un secteur à l'autre et haussera le rendement et la qualité du produit, tout en abaissant les coûts.

Cette année, les B-747 passagers assurent principalement des vols transatlantiques, tandis que les B-747 combis relient le Canada à l'Europe et l'Asie. Gros-porteur à trois classes, le B-767 joue un rôle de premier plan en Amérique du Nord sur les lignes transcontinentales à grande fréquence. Le B-767 ER, à distance franchissable accrue, ainsi que le Lockheed 1011 sont surtout affectés aux liaisons internationales. Le B-727 couvre les distances moyennes en Amérique du Nord, tandis que le DC-9 est utilisé comme court-courrier intérieur ou transfrontière.

En fin d'exercice, la Société compte 114 appareils: six B-747, quatorze L-1011, dix-neuf B-767, trente-trois B-727, trente-six DC-9 et six DC-8 cargos.

EXPANSION ET DIVERSIFICATION

Air Canada a des intérêts dans des entreprises connexes au transport aérien, qui lui procurent des produits d'exploitation supplémentaires, une base opérationnelle élargie et un bon moyen de commercialiser son savoir-faire.

LA CARTE enROUTE INC. doit à une mise en marché innovatrice et à de solides moyens techniques de demeurer la plus importante carte de crédit de compagnie aérienne du monde, avec, à son actif, plus de 280 000 titulaires. En termes de ventes, elle poursuit sa lancée, enregistrant une croissance de 27 pour cent en regard de 1987. La carte est maintenant reconnue par non moins de 15 000 hôtels, loueurs de voitures, grands restaurants ainsi que par des sociétés pétrolières canadiennes et par plus de 200 grands transporteurs aériens dans le monde. Son association avec treize grandes chaînes canadiennes d'agences de voyages, pour promouvoir enRoute comme mode de règlement privilégié, s'est raffermie.

Dérivée d'une stratégie à l'affût de prestations de voyage toujours supérieures, l'assurance-collision sans franchise accordée gratuitement à la location d'une voiture réglée par carte enRoute est une première.

En réponse à l'intérêt manifesté par les titulaires canadiens et les entreprises américaines sollicitées, deux filiales ont été fondées aux États-Unis: une société de vente et de service aux commerçants à Maitland (Floride) et une société émettrice de cartes à Atlanta (Géorgie). En Europe, une filiale a été créée pour le soutien des bureaux et des activités de vente existants.

TOURAM INC., filiale en propriété exclusive, est un important voyageur canadien qui offre des forfaits vacances et agrément englobant transport aérien, hébergement, location de voitures et activités récréatives. Plus de 190 000 passagers se sont prévalus de ses services en 1988, une hausse de 22 pour cent par rapport à l'année précédente. Depuis cinq ans, la clientèle de Touram croît à un taux annuel composé de plus de 20 pour cent, donnant une assise aux activités d'Air Canada sur le marché d'agrément.

GPA GROUP LIMITED est une société de vente et de crédit-bail, spécialisée dans les avions commerciaux, qui a son siège à Shannon (Irlande). Air Canada en est le principal actionnaire individuel avec 16,1 pour cent du capital social, sur une base diluée. En fin d'exercice, son parc se chiffrait à plus de 140 avions loués à 54 transporteurs, dans 27 pays.



**enROUTE PREND
DE L'EXPANSION
À L'ÉCHELLE
INTERNATIONALE,
ÉTABLISSANT DES
FILIALES EN EUROPE
ET AUX ÉTATS-UNIS.**

LE GROUPE GEMINI, société en commandite formée en 1987 et détenue à parts égales par Air Canada et PWA Corporation, exploite le plus grand réseau de réservation de passages aériens du Canada. Gemini dispense à plus de 3 600 agents de voyages des services de distribution et de réservation auprès des compagnies aériennes, hôtels, voyagistes et loueurs de voitures, assurant à Air Canada un droit de regard sur son canal de distribution canadien.

SERVICES CONTRACTUELS. Air Canada fournit à plus de 45 compagnies aériennes canadiennes et grands transporteurs internationaux, au Canada et à l'étranger, des services contractuels comprenant traitement des passagers, des bagages et du fret aux aéroports, services de piste et entretien des appareils. Ces activités lui rapportent pour l'année 45 M\$.

AU CŒUR DES COLLECTIVITÉS Durant l'année, Air Canada répond à des demandes de dons et de parrainage émanant d'un vaste éventail d'organismes nationaux et locaux œuvrant dans les domaines de la santé, du bien-être, du progrès social, de la culture, de l'éducation, des arts et du sport amateur. Elle met également son système de retenues salariales au service de la Campagne de bienfaisance des employés, une collecte de fonds qui rapporte en 1988 près de 900 000\$, un record pour le personnel.

Air Canada témoigne aussi de son engagement communautaire par des initiatives d'envergure, tels les Prix Grand Cœur lancés le 1^{er} mars en collaboration avec la presse régionale canadienne. Ce programme, qui rend hommage à ceux qui se dévouent pour autrui, produit plus de 6 000 mises en candidature à l'échelle du pays. Il est couronné à l'automne par des cérémonies régionales en l'honneur des 130 lauréats des Prix Grand Cœur.

Les employés d'Air Canada continuent à se dépenser sans compter pour aider les moins nantis. Et, s'il est impossible de souligner toutes les réalisations de 22 000 personnes, les efforts de cette année sont à l'image des valeurs traditionnelles que prônera toujours Air Canada.

ÉLÉMENT HUMAIN Les employés d'Air Canada tirent depuis toujours fierté de toutes les activités de la Société, et plus de 80 pour cent l'ont clairement démontré en achetant pour quelque 40 M\$ d'actions de l'entreprise dans le cadre de son appel public à l'épargne. Dans le même temps, l'environnement de travail se transforme, Air Canada repensant les méthodes établies pour s'adapter à son nouveau rôle de société du secteur privé et affermir sa position sur le marché face aux intenses pressions de la concurrence.

Pour faciliter la réalisation de ses objectifs globaux, Air Canada affine sa structure. Formulé en décembre, le plus récent remaniement, à effet le 1^{er} janvier 1989, reflète encore mieux l'engagement de la Société à l'égard de la qualité et de la rentabilité de l'exploitation. Il continue de privilégier la maîtrise des coûts et des marges bénéficiaires dans les domaines commercial, technique et financier en établissant deux fonctions intégrées: Marketing, Ventes et Services, pour l'exploitation commerciale passagers et fret, Finances et Planification, pour tous les aspects de la gestion financière. Grâce au dévouement constant de ses employés, Air Canada réussit à accroître sa productivité de deux pour cent par rapport à 1987, tout en maintenant des normes d'exploitation élevées.

En cours d'année, d'importantes conventions collectives sont signées avec les agents — Ventes et service Clientèle, représentés par les TCA-Canada; les agents de bord, représentés par le SCFP; les agents d'opérations, représentés par la CALDA, et le personnel de la direction Finances (Winnipeg), de la cafétéria et de l'imprimerie, représenté par l'AIMTA. La Société conclut également plusieurs ententes avec des groupements négociateurs à l'extérieur du Canada.



L'ENGAGEMENT À
L'ÉGARD DE LA QUALITÉ
DANS TOUS LES ASPECTS
DE L'EXPLOITATION
SOUS-TEND LES
PRINCIPES DE LA
DIRECTION.

Air Canada veut que son milieu de travail traduise le respect et la compréhension dus à ses clients. Ainsi, dans le cadre d'un programme visant à renforcer l'engagement en matière d'excellence pris par la direction du Service en vol, la division des agents de bord instaure des méthodes pour améliorer la formation et le soutien technique et administratif et tient des réunions sur la sensibilisation à la clientèle, conçues pour tout le personnel de cabine. Le programme d'Intégration des nouveaux employés continue lui aussi à souligner le rôle essentiel que joue un bon service dans l'expansion et la prospérité soutenues de la Société.

Consciente des modifications du tissu social, culturel et démographique, la Société s'efforce de satisfaire les besoins individuels et collectifs de son personnel, notamment au chapitre des langues et de l'équité en matière d'emploi. Elle soutient entre autres le Programme d'équité en matière d'emploi, qui veille au caractère représentatif de l'effectif, le Conseil de sécurité au travail, pour la promotion de la sécurité au sol, le Programme d'aide aux employés, qui oriente ceux-ci vers des spécialistes aptes à les aider à résoudre leurs problèmes personnels, et l'Enseignement des langues accessible à tous.

REMERCIEMENTS

Le Conseil d'administration tient à souligner l'apport des employés d'Air Canada tout au long de l'année et, particulièrement, l'attachement qu'ils ont manifesté, plus de 80 pour cent s'étant portés acquéreurs d'actions de la Société. L'appui du personnel, élément-clé de la réussite d'Air Canada, s'est aussi concrétisé dans les efforts menés pour rehausser, encore et toujours, l'excellence technique et la qualité du service à la clientèle. Le Conseil y voit l'affirmation tangible de la volonté collective d'assurer la prospérité d'Air Canada et il exprime à tous sa plus vive gratitude.

Le Président du Conseil,

Claude I. Taylor, OC

Le Président-directeur général,

Pierre J. Jeannot, OC

CONSEIL D'ADMINISTRATION

W. DAVID ANGUS, c.r.
Associé
Stikeman, Elliott
Montréal (Québec)

PETER C. BAWDEN
Président du Conseil
Westair Resources Ltd.
Calgary (Alberta)

FRED J. DICKSON, c.r.
Associé
Patterson, Kitz
Halifax (Nouvelle-Écosse)

DAVID A. GANONG
Président
Ganong Bros. Limited
St. Stephen (Nouveau-Brunswick)

WILLIAM JAMES
Président du Conseil,
Président et chef de la direction
Falconbridge Limitée
Toronto (Ontario)

PIERRE J. JEANNIOT, OC
Président-directeur général
Air Canada
Montréal (Québec)

DUNCAN J. JESSIMAN, père, c.r.
Associé principal
Pitblado & Hoskin
Winnipeg (Manitoba)

FERNAND LALONDE, c.r.
Associé
Ahern, Lalonde, Nuss, Drymer
Montréal (Québec)

GORDON F. MacFARLANE
Président du Conseil et
Chef de la direction
La Compagnie de Téléphone de la
Colombie-Britannique
Burnaby (Colombie-Britannique)

PAUL D. MITCHELL
Président
La Compagnie de produits pour bébés
Johnson & Johnson
McNeil Consumer Products Company
Guelph (Ontario)

MICHAEL J. P. MONAGHAN, c.r.
Associé
Monaghan, Seaborn, Marshall,
Roberts and Howe
Corner Brook (Terre-Neuve)

FERNAND ROBERGE
Président et chef de la direction
Ritz-Carlton Inc.
Montréal (Québec)

CLAUDE I. TAYLOR, OC
Président du Conseil
Air Canada
Montréal (Québec)

JEAN CASSELMAN WADDS, OC
Prescott (Ontario)

KENNETH M. WASCHUK
Président
Tanka Research
Regina (Saskatchewan)

DIRECTION

Président du Conseil :
CLAUDE I. TAYLOR, OC
Président-directeur général :
PIERRE J. JEANNIOT, OC
Vice-président général — Marketing, Ventes et Services :
L. S. DESROCHERS

Vice-président — Ventes et Services aux passagers —
Canada : J.-J. BOURGEAULT

Vice-président — Passages — International :
Z. CLARK

Vice-président — Services du marketing :
M. E. FOURNIER

Vice-président — Marketing passages — Canada :
G. R. MacCORMACK

Vice-président général — Services d'entreprise :
D. J. GROOM

Vice-président et conseiller juridique général :
L. CAMERON DesBOIS, c.r.

Vice-président — Gestion des installations et du
carburant : B. A. GILLIES

Vice-président — Relations gouvernementales et
internationales : V. S. SLIVITZKY

Vice-président général intérimaire — Finances et
Planification : W. J. REID

Vice-président et contrôleur :
W. J. BROOKS

Vice-président — Expansion de l'entreprise et
Sociétés connexes : R. H. LINDSAY

Vice-président — Planification financière et
de l'entreprise : H. J. G. WHITTON

Trésorier : M. R. PETERSON

Premier vice-président — Exploitation technique :
B. R. AUBIN

Premier vice-président — Transporteurs alliés :
W. J. A. ROWE

Premier vice-président — Opérations aériennes :
C. H. SIMPSON

Premier vice-président — Services et Exploitation :
J. C. TENNANT

Vice-présidente — Informatique :
ANNE BODNARCHUK

Vice-président — Service en vol : B. F. MILLER

Vice-président — Services d'exploitation aérienne :
V. K. WOZNIUK

Premier vice-président — Affaires de l'entreprise et
Ressources humaines : J. WHITELAW

Vice-président — Personnel : T. D. LITTLE

Vice-présidente — Affaires publiques :
FRANCINE VALLÉE OUELLET

Secrétaire général : P. R. LÉTOURNEAU

Remarque :
Les membres suivants de la haute direction ont pris
leur retraite :

G. CHIASSON, vice-président — Affaires
gouvernementales, publiques et de l'industrie
(31 mars 1988)

G. G. GAUVREAU, premier vice-président —
Passages — International (31 janvier 1989)

R. W. LINDER, vice-président général — Exploitation
passages (31 janvier 1989)

REVUE FINANCIÈRE

Analyse des résultats

20

Rétrospective quinquennale

26

Responsabilité de la direction
à l'égard des états financiers

28

Rapport des vérificateurs

28

Résultats et bénéfices
non répartis consolidés

29

Bilan consolidé

30

Évolution de la situation
financière consolidée

32

Notes afférentes aux états
financiers consolidés

33

ANALYSE DES RÉSULTATS

AUX ACTIONNAIRES D'AIR CANADA

Au terme de 1988, année mouvementée pour les transporteurs aériens et ponctuée de fortes réductions tarifaires, Air Canada affiche un bénéfice net de 96 M\$ ou de 2\$ l'action, soit un résultat net plus de deux fois supérieur à celui de l'an dernier. Le bénéfice d'exploitation progresse de 21 M\$ par rapport à 1987 tandis que les charges hors exploitation régressent de 58 M\$ grâce à la diminution des intérêts débiteurs et à un gain plus important sur la vente d'avions et d'autres éléments d'actif.

Ces résultats impressionnent d'autant plus que la Société se devait, dès le début de l'exercice, de reprendre la part de marché perdue après un arrêt de travail de 19 jours à la fin de 1987. Au premier trimestre, elle lance donc des programmes tarifaires et promotionnels novateurs et parvient ainsi à accroître, comparativement à 1987, sa part des passages réguliers vendus au Canada.

À mesure qu'Air Canada regagne du terrain durant le trimestre, ses rivaux mettent en ligne de nouveaux

appareils, ce qui augmente sensiblement leur capacité. Le climat de concurrence débridée qui s'ensuit durant toute l'année dégénère en guerre des prix propice à l'expansion du marché, mais néfaste au rendement des services passagers et fret. La Société voit même sa part de marché s'éroder quelque peu.

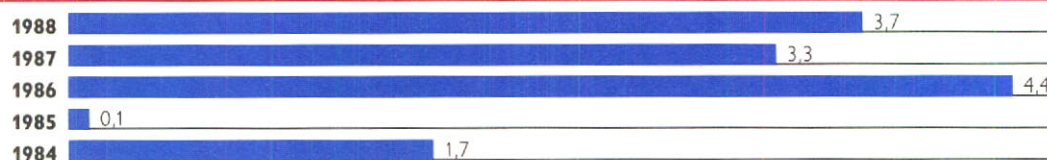
PRODUITS D'EXPLOITATION: À 3426 M\$, les produits d'exploitation consolidés grossissent de 295 M\$. La consolidation en année pleine des produits de filiales acquises à diverses époques en 1987 compte pour moitié dans cet essor. Les répercussions de l'arrêt de travail de l'automne 1987 sur les produits de l'exercice affèrent expliquent aussi cette amélioration. En regard de 1987, le rendement par passager-mille payant régresse de un pour cent, conséquence de tarifs réduits.

Pour le réseau intérieur, les produits passages non consolidés d'Air Canada montrent un mieux de 97 M\$. Passablement touché par un arrêt de travail fin 1987, le trafic passagers remonte de neuf pour cent, stimulé par les réductions tarifaires. Le rendement des services passagers intérieurs décroît de un pour cent tandis que le coefficient d'occupation gagne

BÉNÉFICE D'EXPLOITATION (en millions de dollars)



MARGE D'EXPLOITATION (pourcentage)



près de un point de pourcentage, résultat de la stricte maîtrise qu'Air Canada exerce sur sa capacité.

Les produits tirés des passages internationaux progressent de six pour cent, quoique le rendement recule de un pour cent. Le trafic augmente de sept pour cent malgré la suppression du service entre l'ouest du Canada et l'Allemagne et la hausse marquée de la capacité de la concurrence sur la plupart des lignes. Le trafic des liaisons avec les États-Unis fait un bond de douze pour cent qu'atténue une diminution de quatre pour cent du rendement. De sept pour cent en moyenne, la hausse générale des tarifs en vigueur aux États-Unis depuis novembre influera favorablement sur les produits et le rendement de 1989.

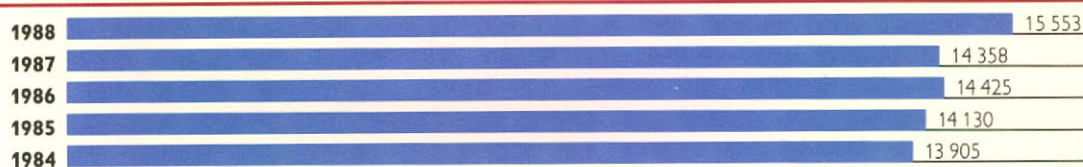
En année pleine, les produits tirés de Gelco Express Limited, achetée en août 1987, font grimper les produits fret de 91 M\$. La concurrence est vive sur la scène nationale et internationale durant une grande partie de l'exercice, aussi les produits fret non consolidés d'Air Canada se révèlent quasi identiques à ceux de 1987. Le groupe du Fret s'est cependant appliqué à comprimer ses coûts unitaires

pour contrebalancer les percées de la concurrence et l'érosion du rendement. La réduction considérable du nombre de vols tout cargo donne des résultats fructueux pour Express, principal service d'Air Canada Cargo. Comme une plus forte proportion du trafic est acheminée par avions passagers ou combis, la Société peut vendre deux de ses DC-8 cargos et la rentabilité du secteur fret s'améliorera en 1989.

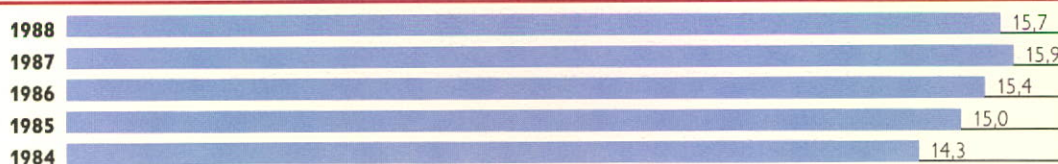
Cet effort de rationalisation mène la Société à conclure avec Purolator Courrier Limitée un accord par lequel elle s'engage à vendre certains éléments du Service du jour au lendemain de sa filiale Gelco Express Limited. En contrepartie, Air Canada obtient une participation de 22 pour cent dans Purolator et signe une entente de transport des expéditions de cette dernière. La Société poursuit cependant ses démarches en vue d'être dédommée pour les anomalies constatées dans l'évaluation de l'actif de Gelco en 1987.

Le fléchissement de 9 M\$ des autres produits rend compte des répercussions en année pleine de l'intégration à Gemini du réseau de réservations Reservec d'Air Canada.

PASSAGERS-MILLES PAYANTS (en millions)



RENDEMENT PAR PASSAGER-MILLE PAYANT – PASSAGES (en cents)



CHARGES D'EXPLOITATION: À 3 301 M\$, les charges d'exploitation consolidées enflent de 274 M\$, ou neuf pour cent. De cette hausse, 143 M\$ traduisent l'effet en année pleine de l'acquisition de filiales dans le courant de 1987. Avant consolidation, les charges d'exploitation d'Air Canada progressent de cinq pour cent en chiffres absolus, mais chutent de trois pour cent en termes de coûts par tonne-mille offerte.

Le poste Salaires et charges sociales grossit de 147 M\$, ou quinze pour cent. La consolidation en année pleine explique à elle seule 53 M\$, ou six pour cent, de cette augmentation qui rend aussi compte de chiffres inférieurs en 1987, imputables à l'arrêt de travail. Entrent également en considération une majoration moyenne de quatre pour cent des salaires, une charge de retraite plus élevée et une hausse de deux pour cent de l'effectif, au Canada principalement, vu l'expansion des transporteurs Liaison et le plus grand nombre de compagnies aériennes assistées.

La note de carburant gonfle de 14 M\$, ou trois pour cent. Le fléchissement des prix mondiaux du pétrole s'est poursuivi en raison de la surproduction des pays

membres de l'OPEP et, par conséquent, le prix moyen du litre de carburant a glissé de six pour cent. Par contre, l'accroissement de la capacité fait progresser de huit pour cent la consommation de carburant.

Trois éléments-clés concourent au repli de 44 M\$ enregistré au poste Amortissement et désuétude. Tout d'abord, une modification apportée à la politique d'amortissement, prenant effet en janvier 1988, prolonge la durée d'utilisation des Boeing 767 et augmente la valeur résiduelle estimative de la quasi-totalité des avions de la Société. Ensuite, celle-ci a davantage recours à la cession-bail, mais l'effet positif est complètement annulé par une hausse correspondante des charges de location-exploitation. Enfin, la dotation aux amortissements annuelle diminue par suite d'un accord de vente à terme du parc de Boeing 727, étalé sur trois ans à compter de 1990, ce qui entraîne une majoration de la valeur résiduelle des B-727.

Les autres charges d'exploitation sont constituées notamment de commissions sur vente, qui grimpent de douze pour cent étant donné la participation supérieure des agents de voyages au volume de ventes et des commissions incitatives plus élevées.

RENDEMENT PAR TONNE-MILLE PAYANTE — FRET (en cents)



CHARGES D'EXPLOITATION PAR TONNE-MILLE OFFERTE (en cents)



L'escalade générale des prix, l'accroissement des révisions majeures et des interventions sur les réacteurs de même que l'expiration progressive des garanties sur les B-767 sont autant de facteurs contribuant à l'alourdissement de 29 M\$ des charges afférentes aux matières, fournitures et services de maintenance.

PRODUITS HORS EXPLOITATION (CHARGES):

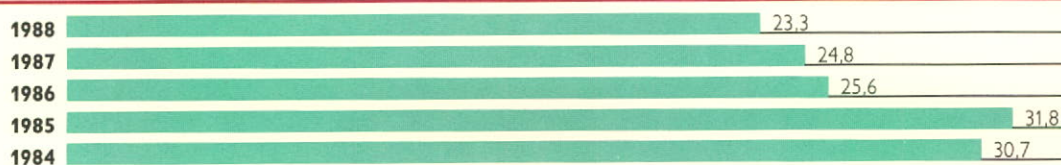
Les produits hors exploitation consolidés s'établissent à 10 M\$, soit un mieux de 58 M\$ par rapport à 1987. Ce revirement est principalement dû aux gains, en hausse de 49 M\$, sur l'aliénation d'éléments d'actif, comprenant la vente de deux DC-8 cargos, dans le cadre de la rationalisation des activités fret, la cession-bail d'un Boeing 747 et la vente d'options sur sept B-727. Ce poste tient également compte du gain de 15 M\$ provenant de la dilution de l'investissement de la Société dans GPA Group Limited. La Société enregistre en outre des gains reportés de 73 M\$ en majeure partie attribuables à la cession-bail d'éléments d'actif. Les gains reportés découlant de contrats de cession-bail seront amortis par imputation aux résultats sur la durée des contrats de location-exploitation d'avions. À la clôture de l'exercice, les gains reportés se chiffrent à 260 M\$.

Les intérêts débiteurs, en retrait de 13 M\$, jouent aussi un rôle déterminant dans la progression des produits hors exploitation. Cette amélioration est essentiellement le fait du raffermissement du dollar canadien. Comme la plupart de la dette est libellée en devises, les charges au titre d'intérêts sont moindres après conversion en dollars canadiens. Le bénéfice considérable que continue de dégager la société liée GPA Group Limited contribue également dans une grande mesure à la hausse du poste Autres des Produits hors exploitation.

FINANCEMENT ET DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS:

L'apport de 234 M\$ de capitaux dans le cadre de la privatisation partielle augmente de 133 M\$ l'encaisse de la Société et les résultats produisent 125 M\$ supplémentaires. Une portion de 74 M\$ de l'évolution nette des débiteurs et des créditeurs est affectée à l'expansion des débiteurs de La Carte enRoute Inc. et la moitié environ de la sortie de fonds de 89 M\$ inscrite au poste Autres de la rubrique Financement est liée à l'émission des actions ordinaires, surtout aux prêts consentis au personnel ayant participé aux programmes d'actionnariat. Le produit d'aliénation d'éléments d'actif

PRIX DU CARBURANT (en cents par litre)



RATIO D'ENDETTEMENT



compense le montant consacré à l'achat d'appareils et à d'autres immobilisations.

Les dépenses en immobilisations de 517 M\$ rendent principalement compte de l'achat de cinq B-767 et, pour le reste, de paiements proportionnels sur des B-767 et les 34 Airbus A320 commandés en 1988 pour remplacer le parc de B-727.

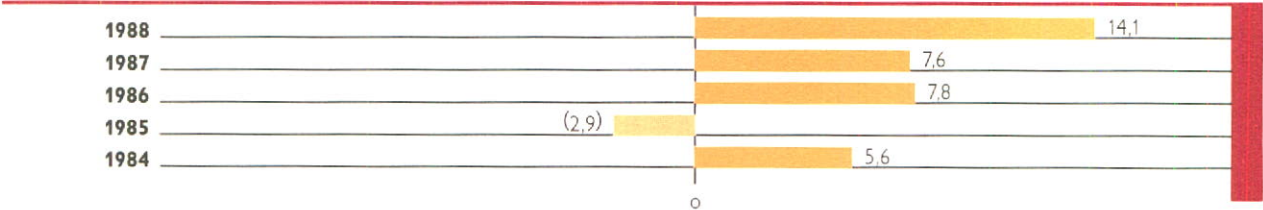
Pour les trois prochaines années, Air Canada prévoit des dépenses en immobilisations de deux milliards de dollars en vue de l'acquisition de 27 Airbus A320, de deux Boeing 767 et de trois Boeing 747 combis (passagers et fret).

Contrairement aux acquisitions de 1988, seule une petite partie des investissements prévus devrait être financée à même l'aliénation d'éléments d'actif. Au cours des trois prochaines années, la moitié environ des deux milliards de dollars requis proviendra de l'exploitation et l'autre moitié, de nouveaux emprunts déjà convenus avec les prêteurs. En 1988, Air Canada a jeté les bases de ce financement en obtenant des engagements pour des facilités de crédit, à des conditions favorables, qui représentent un montant global de 1,7 milliard de dollars.

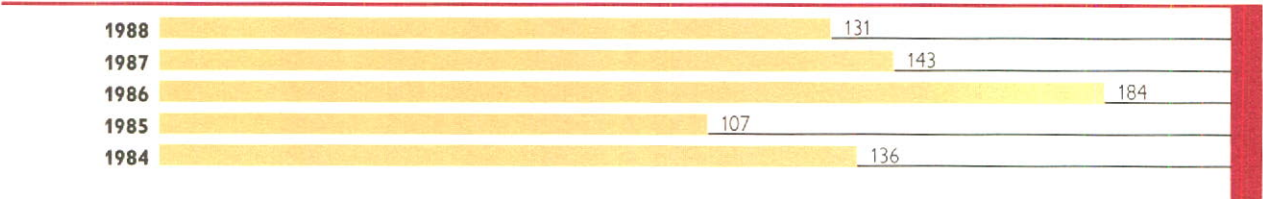
Ce plan de financement se compose de facilités à moyen et à long terme, dont les principales sont un placement de capitaux privés japonais, des facilités d'émission d'euro-billets, des lignes de crédit à terme consenties par des banques canadiennes et une entente liée à l'achat des A320. Le total des fonds de toutes provenances mis à disposition dépasse les dépenses en immobilisations prévues sur trois ans.

La concurrence intense qui a dominé le secteur du transport aérien en 1988 ne devrait pas s'atténuer au cours du prochain exercice. Dans ce contexte, la Société entend protéger sa part de marchés-clés, porter une attention renouvelée à la qualité du service à la clientèle et rendre ses coûts plus concurrentiels. Air Canada envisage l'avenir avec confiance, sûre de sa capacité de produire le rendement financier attendu des investisseurs.

RENDEMENT DE L'AVOIR DES ACTIONNAIRES (pourcentage)



MARGE BRUTE D'AUTOFINANCEMENT (en millions de dollars)



PRÉVISIONS ET RÉSULTATS CONSOLIDÉS COMPARÉS

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1988 (en millions, sauf pour les données par action)

	Résultats	Prévisions	Écart
Total des produits d'exploitation	3 426 \$	3 512 \$	(86) \$
Total des charges d'exploitation	3 301	3 367	(66)
Bénéfice d'exploitation	125	145	(20)
Total des produits hors exploitation (charges)	10	(2)	12
Bénéfice avant impôts sur le revenu, part des actionnaires minoritaires et poste extraordinaire	135	143	(8)
Provision pour impôts sur le revenu	(37)	(40)	3
Part des actionnaires minoritaires	1	—	1
Bénéfice avant poste extraordinaire	99	103	(4)
Poste extraordinaire	(3)	(3)	—
Bénéfice net	96 \$	100 \$	(4) \$
Marge brute d'autofinancement	131 \$	172 \$	(41) \$
Données par action ordinaire			
Bénéfice net avant poste extraordinaire	2,07 \$	2,13 \$	(0,06) \$
Bénéfice net	2,00	2,07	(0,07)
Marge brute d'autofinancement	2,74	3,56	(0,82)

STATISTIQUES D'EXPLOITATION

PRÉVISIONS ET RÉSULTATS COMPARÉS (exclusion faite des filiales)

SEMESTRE CLOS LE 31 DÉCEMBRE 1988

	Résultats	Prévisions	Écart
Passagers-milles payants (en millions)	7 993	8 099	(1) %
Sièges-milles offerts (en millions)	11 254	11 300	—
Coefficient d'occupation	71,0 %	71,7 %	—
Rendement par passager-mille payant	16,1 ¢	16,1 ¢	—
Tonnes-milles offertes (en millions)	1 948	2 002	(3) %
Charges d'exploitation par tonne-mille offerte	73,6 ¢	73,5 ¢	—

COMMENTAIRE DE LA DIRECTION SUR LES PRÉVISIONS

À 96 M\$, le bénéfice net est inférieur de 4 M\$ aux prévisions contenues dans le prospectus, daté du 26 septembre 1988, publié pour le placement d'actions ordinaires. Ce résultat est essentiellement imputable à un bénéfice d'exploitation qui manque de 20 M\$ les prévisions, mais est partiellement compensé par le recul de 12 M\$ des charges hors exploitation attribuable surtout aux gains réalisés sur l'aliénation d'éléments d'actif. Les filiales de la Société, notamment Gelco Express Limited et Air Ontario Inc., sont pour beaucoup dans la faiblesse du bénéfice d'exploitation. La concurrence s'est révélée plus forte qu'escompté, d'où une diminution du trafic passagers et fret qui contribue largement au repli de 86 M\$ des produits par rapport aux prévisions. Le fléchissement des produits passages est également imputable à la forte congestion à l'aéroport international Pearson de

Toronto au quatrième trimestre ainsi qu'aux répercussions prolongées pour Air Ontario d'une grève de six semaines qui s'est terminée au deuxième trimestre. Les charges d'exploitation diminuent de 66 M\$ principalement grâce à l'abaissement de 24 M\$ de la dotation aux amortissements et à la régression de 14 M\$ des charges carburant due à la poursuite inattendue de la dégringolade des prix mondiaux du pétrole. Le mieux enregistré au titre de la dotation aux amortissements rend compte du rajustement, expliqué précédemment, de la valeur résiduelle des B-727 par suite de leur vente. Si le bénéfice net atteint presque l'objectif, la marge brute d'autofinancement le manque de 41 M\$. Des conditions plus difficiles au sein de l'industrie ont influé sur l'aptitude de la Société à se financer à même les fonds tirés de son exploitation; aussi une plus grande partie du bénéfice net provient-elle d'éléments hors caisse.

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	1988	1987	1986	1985	1984
DONNÉES FINANCIÈRES —Consolidées (en millions de dollars)					
Produits d'exploitation:					
Passages	2 596	2 383	2 218	2 110	1 989
Fret	503	412	354	319	280
Autres	327	336	313	293	230
Total des produits d'exploitation	3 426	3 131	2 885	2 722	2 499
Charges d'exploitation:					
Salaires et charges sociales	1 101	954	873	910	873
Carburant avion	481	467	481	565	542
Amortissement et désuétude	148	192	189	193	165
Autres	1 571	1 414	1 216	1 053	876
Total des charges d'exploitation	3 301	3 027	2 759	2 721	2 456
Bénéfice d'exploitation	125	104	126	1	43
Produits hors exploitation (charges):					
Intérêts sur la dette à long terme et les obligations au titre de locations-acquisitions	(116)	(129)	(125)	(114)	(102)
Gain sur l'aliénation d'éléments d'actif	79	30	24	14	31
Autres	47	51	30	43	34
Total des produits hors exploitation (charges)	10	(48)	(71)	(57)	(37)
Bénéfice avant impôts sur le revenu et postes extraordinaires (perte)	135	56	55	(56)	6
Recouvrement d'impôts sur le revenu (provision)	(37)	(10)	(19)	34	16
Part des actionnaires minoritaires	1	—	—	—	—
Bénéfice avant postes extraordinaires (perte)	99	46	36	(22)	22
Postes extraordinaires	(3)	—	4	7	6
Bénéfice net (perte)	96	46	40	(15)	28

RÉTROSPECTIVE QUINQUENNALE

	1988	1987	1986	1985	1984
DONNÉES FINANCIÈRES (suite)					
Marge d'exploitation	3,7 %	3,3 %	4,4 %	0,1 %	1,7 %
Marge globale d'autofinancement	15,1 %	12,8 %	17,2 %	3,9 %	8,8 %
Marge brute d'autofinancement	131	143	184	107	136
Actif total	3 437	3 084	2 923	2 555	2 495
Dette à long terme et obligations au titre de locations-acquisitions (y compris la tranche à court terme)	1 100	1 164	1 138	1 426	1 302
Obligations perpétuelles subalternes	336	336	336	—	—
Avoir des actionnaires	929	599	553	513	528
Ratio d'endettement	47 %	55 %	56 %	74 %	71 %
Valeur comptable de l'action (en dollars)	12,92	14,56	13,45	12,47	12,84
Rendement de l'avoir des actionnaires	14,1 %	7,6 %	7,8 %	(2,9) %	5,6 %

STATISTIQUES D'EXPLOITATION — Non consolidées

Tous services:

Tonnes-milles payantes (en millions)	2 160	2 021	2 023	1 947	1 891
Tonnes-milles offertes (en millions)	3 823	3 556	3 785	3 740	3 459
Coefficient de remplissage	56,5 %	56,8 %	53,5 %	52,1 %	54,7 %
Produits d'exploitation par tonne-mille payante	140,0 ¢	141,5 ¢	138,7 ¢	135,8 ¢	129,1 ¢
Charges d'exploitation par tonne-mille offerte	75,4 ¢	77,4 ¢	70,7 ¢	70,6 ¢	69,3 ¢
Effectif moyen (en milliers)	22,6	22,2	22,2	22,1	21,8
Tonnes-milles offertes par employé (en milliers)	168,9	165,1	170,2	169,0	159,1

Services passages réguliers et nolisés:

Passagers payants transportés (en millions)	11,9	11,0	11,3	11,2	11,3
Passagers-milles payants (en millions)	15 553	14 358	14 425	14 130	13 905
Sièges-milles offerts (en millions)	21 778	20 205	21 320	21 684	20 396
Coefficient d'occupation	71,4 %	71,1 %	67,7 %	65,2 %	68,2 %
Rendement par passager-mille payant	15,7 ¢	15,9 ¢	15,4 ¢	15,0 ¢	14,3 ¢

Services fret réguliers et nolisés:

Tonnes-milles payantes (en millions)	605	585	581	534	501
Rendement par tonne-mille payante	56,6 ¢	57,9 ¢	61,0 ¢	59,8 ¢	56,0 ¢

RESPONSABILITÉ DE LA DIRECTION À L'ÉGARD DES ÉTATS FINANCIERS

La direction répond de la sincérité et de la fidélité des états financiers consolidés du présent rapport, lesquels ont été dressés conformément aux principes comptables généralement reconnus. Elle répond également des autres informations contenues dans ce rapport et de leur concordance avec celles des états financiers.

La direction a pour politique de maintenir un système de contrôle interne qui vise à assurer, dans une mesure raisonnable, la fiabilité de l'information financière et la protection de l'actif. La Société dispose de son propre service de vérification qui a notamment pour fonction le suivi des mécanismes de contrôle interne et de leur application.

Le Conseil d'administration veille à ce que la direction remplisse ses fonctions en matière d'information financière et de contrôle interne, ce qu'il fait par l'intermédiaire du Comité de vérification du Conseil, composé en majorité d'administrateurs externes. Le Comité de vérification se réunit au moins quatre fois l'an avec la direction ainsi qu'avec les vérificateurs internes et externes.

Les vérificateurs externes, Thorne Ernst & Whinney, effectuent une vérification indépendante conforme aux normes de vérification généralement reconnues et expriment leur opinion sur les états financiers. Cette vérification comporte l'examen et l'évaluation du système de contrôle interne de la Société, ainsi que les sondages et procédés jugés nécessaires pour assurer, dans une mesure raisonnable, la présentation fidèle des états financiers. Les vérificateurs externes ont libre accès auprès du Comité de vérification, qu'ils rencontrent régulièrement.

Le Vice-président
général intérimaire —
Finances et Planification,

William J. Reid

W. J. Reid

Le Président-directeur
général,

Pierre J. Jeannot, OC

Pierre J. Jeannot, OC

RAPPORT DES VÉRIFICATEURS

Aux actionnaires d'Air Canada

Nous avons vérifié le bilan consolidé d'Air Canada au 31 décembre 1988 ainsi que les états consolidés des résultats et bénéfices non répartis et de l'évolution de la situation financière de l'exercice clos à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

À notre avis, ces états financiers consolidés présentent fidèlement la situation financière de la Société au 31 décembre 1988 ainsi que les résultats de son exploitation et l'évolution de sa situation financière pour l'exercice clos à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

Thorne Ernst & Whinney

Montréal (Québec)
Le 10 février 1989

Comptables agréés

RÉSULTATS ET BÉNÉFICES NON RÉPARTIS CONSOLIDÉS

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE (en millions)

	1988	1987
Produits d'exploitation		
Passages	2 596 \$	2 383 \$
Fret	503	412
Autres	327	336
	3 426	3 131
Charges d'exploitation		
Salaires et charges sociales	1 101	954
Carburant avion	481	467
Amortissement et désuétude	148	192
Autres	1 571	1 414
	3 301	3 027
Bénéfice d'exploitation	125	104
Produits hors exploitation (charges)		
Intérêts sur la dette à long terme et les obligations au titre de locations-acquisitions	(116)	(129)
Gain sur l'aliénation d'éléments d'actif	79	30
Autres	47	51
	10	(48)
Bénéfice avant impôts sur le revenu, part des actionnaires minoritaires et poste extraordinaire	135	56
Provision pour impôts sur le revenu (note 10)	(37)	(10)
Part des actionnaires minoritaires	1	0
Bénéfice avant poste extraordinaire	99	46
Poste extraordinaire (note 11)	(3)	—
Bénéfice net	96	46
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	270	224
Bénéfices non répartis à la clôture de l'exercice	366 \$	270 \$
Bénéfice par action (note 12)		

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

AU 31 DÉCEMBRE (en millions)

AU 31 DÉCEMBRE (en millions)

	1988	1987
PASSIF		
Passif à court terme		
Créditeurs et charges à payer	419 \$	427 \$
Produits passages perçus d'avance	188	186
Tranche à court terme de la dette et des obligations au titre de locations-acquisitions	66	67
	673	680
Dette à long terme et obligations au titre de locations-acquisitions (note 5)	1 034	1 097
Autres éléments de passif à long terme	31	28
Crédits reportés (note 7)	424	335
	2 162	2 140
PART DES ACTIONNAIRES MINORITAIRES	10	9
OBLIGATIONS PERPÉTUELLES SUBALTERNES (note 8)	336	336
AVOIR DES ACTIONNAIRES		
Capital social (note 9)		
Autorisé: nombre illimité d'actions ordinaires et d'actions privilégiées catégories A et B		
Émis et entièrement libéré: 71 895 594 actions ordinaires	563	329
Bénéfices non répartis	366	270
	929	599
	3 437 \$	3 084 \$

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

ÉVOLUTION DE LA SITUATION FINANCIÈRE CONSOLIDÉE

EXERCICE CLOS LE 31 DÉCEMBRE (en millions)

	1988	1987
Rentrées de fonds liées aux activités suivantes (sorties):		
Exploitation		
Bénéfice avant poste extraordinaire	99 \$	46 \$
Poste extraordinaire	(6)	—
Éléments hors caisse compris dans le bénéfice net	32	97
Résultats	125	143
Évolution nette des débiteurs et des créditeurs	(126)	(35)
Évolution des rechanges, matières et fournitures	(9)	(31)
Augmentation des produits passages perçus d'avance (diminution)	2	(3)
Autres	(12)	14
	(20)	88
Financement		
Émission d'actions ordinaires	236	—
Emprunts à long terme	75	76
Remboursement de la dette à long terme et remboursement relatif aux obligations au titre de locations-acquisitions	(71)	(139)
Autres	(89)	(53)
	151	(116)
Investissement		
Produit d'aliénation d'éléments d'actif	517	294
Acquisitions de biens-fonds et de matériel	(516)	(199)
Placements dans des filiales et d'autres sociétés	(7)	(232)
Dividendes reçus	8	6
	2	(131)
Augmentation de l'encaisse (diminution)	133	(159)
Encaisse au début de l'exercice	223	382
Encaisse à la clôture de l'exercice	356 \$	223 \$

L'encaisse s'entend aussi des placements à court terme.

Voir les notes afférentes aux états financiers consolidés.

NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS (en millions)

1. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

A) CONSOLIDATION ET PLACEMENTS DANS D'AUTRES SOCIÉTÉS

Les états financiers consolidés de la Société comprennent les comptes d'Air Canada et de ses filiales, Touram Inc., La Carte enRoute Inc., La Carte enRoute Internationale Inc., Air Ontario Inc., AirBC Limited, Express Messenger Systems, Inc., Northern Express Messenger Systems Ltd., Air Alliance Inc., Northwest Territorial Airways Ltd. et 395259 Alberta Ltd. Le placement dans Gelco Express Limited est inscrit au bilan consolidé de 1988 à la valeur de consolidation (il est consolidé dans les chiffres de 1987 donnés à titre comparatif) puisqu'il est prévu de céder cet élément d'actif (note 14). Les résultats d'exploitation de cette filiale sont consolidés avec ceux de la Société pour 1987 et 1988. Toutes les opérations intersociétés sont éliminées.

Les placements dans d'autres sociétés sont comptabilisés à la valeur de consolidation.

L'excédent du coût d'acquisition des placements dans des filiales et d'autres sociétés sur la quote-part revenant à la Société de la valeur sous-jacente de l'actif net à la date d'acquisition représente l'achalandage et est amorti sur des périodes maximales de 25 ans.

B) CONVERSION DES DEVICES

Exception faite des obligations perpétuelles subalternes, les éléments d'actif et de passif monétaires libellés en devises sont convertis aux taux de change des fins de mois. Les gains ou pertes sont inclus dans les résultats de l'exercice, sauf ceux afférents à la dette à long terme et aux obligations au titre de locations-acquisitions qui sont reportés et amortis sur la durée résiduelle de la dette ou de l'obligation correspondante. En 1988, la Société achète des obligations démunies pour provisionner ses pertes de change reportées correspondant aux dettes libellées en francs suisses et en yens. En conséquence, les pertes de change reportées équivalant à l'intérêt à recevoir sur ces placements sont indiquées séparément et seront amorties par imputation aux résultats; les sommes amorties correspondront à l'intérêt touché sur les obligations démunies. Les dates d'échéance des placements et les dates de remboursement de la dette afférente coïncident à peu de chose près.

Les autres éléments d'actif et de passif, les obligations perpétuelles subalternes et les éléments des comptes

compris dans les résultats figurent à leur contre-valeur au cours du change à la date des opérations.

C) RECHANGES, MATIÈRES ET FOURNITURES

Les rechanges, matières et fournitures sont évalués au coût moyen. Une provision pour désuétude des rechanges du matériel volant est accumulée pendant la durée prévue d'utilisation du matériel volant correspondant.

D) GAINS SUR CESSIION-BAIL D'ÉLÉMENTS D'ACTIF

Les gains sur la cession-bail d'éléments d'actif sont reportés et amortis par imputation aux résultats à titre de réduction des charges locatives sur la durée des baux.

E) PRODUITS DE TRANSPORT

Les ventes passages et fret deviennent des produits d'exploitation quand le transport est fourni. La valeur du transport non fourni est inscrite au passif à court terme.

F) CHARGE DE RETRAITE

La charge de retraite est constituée des coûts actuariels fondés sur les hypothèses les plus probables de la direction quant aux prestations de retraite au titre des services rendus durant l'exercice, des intérêts implicites sur l'actif des caisses de retraite et des obligations découlant des régimes de retraite, et de l'amortissement linéaire des gains ou pertes actuariels ainsi que des modifications aux hypothèses et aux régimes, sur la durée moyenne du reste de la carrière active du groupe de salariés.

G) MAINTENANCE

Les frais de maintenance et de réparation sont portés aux charges d'exploitation dès qu'ils sont engagés, sauf dans le cas du coût des modifications majeures, qui est capitalisé.

H) AMORTISSEMENT

Les biens-fonds et le matériel d'exploitation ainsi que les biens sous contrat de location-acquisition sont amortis, jusqu'à concurrence de la valeur résiduelle estimative, suivant la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée prévue d'utilisation. Pour le matériel volant, la durée prévue d'utilisation est de 12 à 20 ans, sauf quand des modifications majeures la prolongent. Elle est de 3 à 40 ans pour les biens-fonds et autre matériel.

I) INTÉRÊTS CAPITALISÉS

Les intérêts sur les sommes affectées à l'acquisition de matériel volant, de biens-fonds et d'autre matériel

sont capitalisés jusqu'à l'entrée en service de ces éléments d'actif.

J) CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement relatifs aux éléments d'actif acquis avant 1985 sont comptabilisés dans les résultats, après déduction des impôts sur le revenu reportés applicables, suivant la méthode d'imputation à l'exercice au cours de l'exercice où ils sont utilisés à des fins fiscales. Les crédits d'impôt à l'investissement attribués pour les éléments d'actif acquis après 1984 sont déduits du coût des biens-fonds et du matériel, l'année de leur acquisition.

2. BIENS-FONDS ET MATÉRIEL

	31 décembre	
	1988	1987
Coût:		
Matériel volant	2 090 \$	2 066 \$
Matériel volant en location-acquisition	185	257
	2 275	2 323
Biens-fonds et autre matériel	731	703
	3 006	3 026
Amortissement cumulé:		
Matériel volant	830	810
Matériel volant en location-acquisition	134	205
	964	1 015
Biens-fonds et autre matériel	489	447
	1 453	1 462
	1 553	1 564
Versements proportionnels	126	101
Biens-fonds et matériel à la valeur comptable nette	1 679 \$	1 665 \$

Les intérêts capitalisés durant l'année s'élèvent à 11 \$ (3 \$ en 1987).

Au cours de l'exercice, 26 B-727 sont vendus à terme; les livraisons débuteront en 1990 et s'étaleront sur trois ans. À mesure que ces avions seront livrés, leur valeur comptable nette, qui est de 35 \$ au 31 décembre 1988, sera retranchée du poste Biens-fonds et matériel. La valeur résiduelle de ces B-727, auparavant

estimée suivant les conventions comptables de la Société (note 13), est maintenant établie en fonction des conditions de vente. La dotation aux amortissements est rajustée en conséquence en 1988 et ces avions seront entièrement amortis à leur valeur résiduelle révisée d'ici leur livraison pour qu'il n'y ait ni perte ni gain sur la vente.

3. PLACEMENTS DANS D'AUTRES SOCIÉTÉS

Les placements dans d'autres sociétés comprennent Gelco Express Limited (100 %, 1988 seulement), GPA Group Limited (22,39 %), Le Groupe Gemini, Société en commandite (50 %) et d'autres sociétés (de 30,3 % à 50 %).

La quote-part du bénéfice de ces sociétés (exception faite de Gelco Express Limited) qui revient à Air Canada est intégrée à la rubrique Autres du poste Produits hors exploitation et s'élève à 34 \$ (26 \$ en 1987). Le bénéfice de Gelco Express Limited est entièrement consolidé (note 14).

Pendant l'exercice, la Société a réalisé un gain sur l'aliénation d'éléments d'actif de 15 \$ par suite de la dilution de son investissement dans GPA Group Limited.

4. FRAIS REPORTÉS ET AUTRES ÉLÉMENTS D'ACTIF

	31 décembre	
	1988	1987
Pertes de change afférentes à la dette à long terme	103 \$	151 \$
Provisionnement excédentaire des régimes de retraite eu égard aux sommes imputées aux résultats	163	115
Frais d'émission d'obligations	44	49
Achalandage (note 14)	40	94
Obligations démunies à titre de provision pour pertes de change reportées	28	—
Autres	65	36
Frais reportés et autres éléments d'actif	443 \$	445 \$

Pour l'exercice, l'amortissement des frais reportés s'élève à 20 \$ (29 \$ en 1987).

5. DETTE À LONG TERME ET OBLIGATIONS AU TITRE DE LOCATIONS-ACQUISITIONS

Dettes à long terme	Échéances	Intérêt (%)	31 décembre	
			1988	1987
Dollars américains a)	1991-1996	8-9,7	374 \$	452 \$
Dollars canadiens				
Gouvernement du Canada	1993	7,2	130	154
Autres	1990-2000	Divers	183	125
Obligations en francs suisses b)	2002	5,125	159	204
Obligations en deutsche Mark c)	1992/1993	7,38/9	135	165
Obligations en yens d)	1995	7,3	143	161
Obligations en livres sterling e)	1994	11,25	70	70
Billets en francs français	1993	9,25	18	29
			1 212	1 360
Change reporté c)			(37)	(68)
Effacement comptable (note 6)			(131)	(159)
Valeur nette de la dette à long terme			1 044	1 133
Obligations au titre de locations-acquisitions				
Loyers minimaux futurs après effacement comptable (note 6)			10	23
Intérêt et retenues de garantie			(1)	(8)
Valeur actualisée nette des obligations au titre de locations-acquisitions			9	15
Valeur nette de la dette à long terme et des obligations au titre de locations-acquisitions f)			1 053	1 148
Tranche à court terme			(66)	(67)
Valeur nette des contrats de change à long terme correspondants			47	16
Dettes à long terme et obligations au titre de locations-acquisitions			1 034 \$	1 097 \$

Au 31 décembre 1988, Air Canada a conclu, sur une base non garantie, les facilités de financement suivantes qui n'ont fait l'objet d'aucun tirage:

- accords de crédit renouvelables et à terme s'élevant à 200 \$ avec deux banques à charte canadiennes. Les crédits renouvelables et à terme échoient à trois et à cinq ans respectivement;

- jusqu'à concurrence de 400 \$ US avec un groupe d'institutions financières japonaises pour un terme total de 15 ans, disponibles à partir de 1990;

- jusqu'à concurrence de 400 \$ US sous forme d'euro-billets pour un terme initial de huit ans comprenant une période de disponibilité renouvelable de trois ans qui peut être prolongée chaque année par entente réciproque.

Air Canada a en outre reçu des engagements relativement aux facilités de financement suivantes:

- jusqu'à concurrence de 400 \$ US ou CA avec un groupe d'institutions financières du Canada pour un terme initial de huit ans se composant d'une période de disponibilité renouvelable de quatre ans suivie

d'une période de disponibilité renouvelable décroissante de quatre ans, qui peut être prolongée chaque année par entente réciproque. Lorsqu'il sera conclu, cet accord remplacera les accords de crédit renouvelables et à terme de 200 \$ convenus avec deux banques à charte canadiennes;

- jusqu'à concurrence de 200 \$ US reliés à l'acquisition d'Airbus A320, pour un terme de 15 ans à compter du premier tirage et disponibles en tranches proportionnelles, à la livraison de certains des appareils A320.

Les filiales ont conclu des accords de financement similaires de 60 \$ au total. Les prélèvements qui en découlent s'élevaient à 23 \$ au 31 décembre 1988.

Les contrats de location-acquisition sont comptabilisés à la valeur actualisée des loyers, selon le taux d'intérêt implicite de chaque contrat. Le taux d'intérêt implicite moyen s'appliquant à ces obligations est de 7,6 %, avec échéances allant de 1989 à 1991.

a) La quasi-totalité de la dette remboursable en dollars américains est couverte par des contrats de

change à long terme dans cette monnaie. Un accord d'échange de taux d'intérêt d'un principal théorique de 50 \$ US expire en 1990. Aux termes de cet accord, la Société sert un intérêt à taux variable rajusté trimestriellement, selon le taux Libor en vigueur, et un tiers sert un intérêt à taux fixe de 10,36 %.

b) La Société peut racheter ces obligations moyennant une prime jusqu'en 1997 et, par la suite, au pair.

c) En février 1987, la Société a conclu une entente avec une banque allemande, aux termes de laquelle elle a procédé, au bénéfice de cette banque, à une émission d'obligations perpétuelles subalternes de 200 millions de deutsche Mark portant un intérêt rajustable de 6¾ %. En contrepartie, la banque convertira en ces obligations perpétuelles subalternes la dette à long terme existante de 200 millions de deutsche Mark et réglera les intérêts courus sur ces obligations jusqu'à la conversion en 1992 et en 1993. Le principal de ces obligations perpétuelles subalternes sera comptabilisé à la conversion. Jusque-là, la Société est conditionnellement responsable de cette dette. Les obligations perpétuelles sont non garanties et portent un intérêt de 6¾ % jusqu'en 1994, rajustable tous les trois ans par la suite, suivant un indice des taux d'intérêt. La Société peut racheter les obligations perpétuelles au pair au moment de chaque rajustement. En conséquence de cette opération, il n'y aura plus d'amortissement à l'état des résultats du change reporté relatif à la dette à long terme existante de 200 millions de deutsche Mark (perte reportée de 37 \$ au 31 décembre 1988). Tout gain ou toute perte de change reporté existant à la conversion sera imputé à la valeur des obligations perpétuelles.

d) En octobre 1987, la Société a conclu une entente avec une institution financière aux termes de laquelle elle a procédé, au bénéfice de cette institution, à une émission de billets de 15 milliards de yens, à échéance de 20 ans, portant un intérêt rajustable de 5,8 %. En contrepartie, l'institution convertira en ces billets la dette à long terme existante de 15 milliards de yens et réglera les intérêts courus sur ces billets jusqu'à la conversion en 1990. Le principal de ces billets sera comptabilisé à la conversion. Jusque-là, la Société est conditionnellement responsable de cette dette. Le taux d'intérêt sera rajusté en 2002 suivant un indice des taux d'intérêt. Les billets sont non garantis et rachetables moyennant une prime jusqu'en 1997 et, par la suite, au pair.

e) Un accord d'échange de monnaies conclu avec une banque canadienne met la Société à l'abri de

toute fluctuation ultérieure du taux de change sur la dette et les intérêts à verser en livres sterling.

f) Aucune portion de la dette n'est garantie, à l'exception de la dette de 183 \$ des filiales qui est garantie par certains éléments de leur actif. Diverses obligations comportent des clauses qui, dans certaines circonstances, contraignent la Société à fournir des garanties satisfaisantes ou encore à procéder au remboursement anticipé si le Gouvernement du Canada vient à détenir moins de 51 % des actions avec droit de vote d'Air Canada. Cette dernière estime qu'elle peut fournir des garanties sans frais ou à des coûts qui n'auront d'incidence marquée sur aucun de ses exercices.

Les sommes à rembourser au cours des cinq prochaines années, après effacement comptable et compte tenu des prolongations de dette indiquées ci-dessus, sont les suivantes :

	<u>1989</u>	<u>1990</u>	<u>1991</u>	<u>1992</u>	<u>1993</u>
Dette à long terme	59 \$	65 \$	64 \$	64 \$	65 \$
Obligations au titre de locations- acquisitions	7	3	—	—	—

6. EFFACEMENT COMPTABLE

La Société a déposé en fiducie irrévocable des obligations d'État à seule fin de satisfaire aux exigences prévues de remboursement du principal et de versement de l'intérêt d'une dette à long terme et d'obligations au titre de locations-acquisitions, représentant 275 \$. Au 31 décembre 1988, ces obligations, qui s'élevaient à 131 \$ (159 \$ en 1987) pour la dette à long terme et à 16 \$ (43 \$ en 1987) pour les obligations au titre de locations-acquisitions, sont réputées éteintes au point de vue de l'information financière et, de même que les titres correspondants, ont été retranchées du bilan.

7. CRÉDITS REPORTÉS

	<u>31 décembre</u>	
	<u>1988</u>	1987
Gains sur cession-bail d'éléments d'actif	260 \$	212 \$
Impôts sur le revenu	138	106
Autres	26	17
Crédits reportés	424 \$	335 \$

8. OBLIGATIONS PERPÉTUELLES SUBALTERNES

	31 décembre	
	1988	1987
300 M FS à 6¼ % Rachetables en 2001 et, par la suite, tous les cinq ans, à 102 % du pair	202 \$	202 \$
200 M FS à 5¾ % Rachetables à 101½ % du pair en 1999 et, par la suite, tous les cinq ans, à 102 % du pair	134	134
Obligations perpétuelles subalternes	336 \$	336 \$

Ces obligations n'échoient qu'à l'événement de la liquidation de la Société. Le paiement du capital et des intérêts de ces obligations est subordonné à l'acquittement complet de tout emprunt. Comme il est improbable que des circonstances justifient le remboursement des obligations, et comme, dans les circonstances actuelles, il est improbable que la Société rachète les obligations, celles-ci sont évaluées à leur cours historique et aucune provision n'est constituée en prévision d'une fluctuation des cours du change. D'après le taux de change entre le dollar canadien et le franc suisse au 31 décembre 1988, 500 millions de francs suisses équivalent à 397 \$ CA.

9. CAPITAL SOCIAL

Le capital social autorisé d'Air Canada se compose d'un nombre illimité d'actions ordinaires, d'actions privilégiées catégorie A pouvant être émises en séries et d'actions privilégiées catégorie B pouvant être émises en séries. Le capital émis consiste en actions ordinaires; l'évolution du nombre de ces actions en circulation ainsi que leur valeur attribuée globale au cours de l'exercice sont les suivantes.

	Nombre d'actions	Montant
Actions en circulation au début de l'exercice	329 009	329 \$
Ajustement rendant compte de la division des actions à raison de 125 pour 1 en septembre 1988	40 797 116	—
Actions émises contre espèces en octobre 1988, moins frais d'émission de 11 \$ après impôts	30 769 469	234
	71 895 594	563 \$

a) Dans le cadre des programmes d'actionnariat mis sur pied par la Société lors de son appel public à l'épargne d'octobre 1988, 5 165 877 actions ordinaires ont été vendues aux employés admissibles, aux retraités et aux hauts dirigeants et remises au fiduciaire. De ces actions, 1 301 707 ont été vendues à 10 % d'escompte sur le prix d'offre au public de 8,00 \$ l'action. En outre, 2 151 437 actions ordinaires ont été réservées à titre de contrepartie et seront versées aux employés admissibles moyennant 0,01 \$ l'action. Les employés qui seront encore admissibles pourront

acquérir 50 % de leurs actions en contrepartie en octobre 1989 et le reste en octobre 1990.

b) Certaines actions acquises dans le cadre des programmes d'actionnariat ont été réglées au moyen de prêts sans intérêt consentis par la Société et s'élevant à 26 \$. Au 31 décembre 1988, le solde de ces prêts s'établissait à 24 \$.

c) La Société a institué un régime d'options d'achat d'actions permettant aux hauts dirigeants admissibles d'Air Canada de se prévaloir d'options d'achat d'actions ordinaires à un prix en aucun cas inférieur à la valeur marchande des actions au moment de l'octroi. Au cours de l'exercice, des options d'achat de 723 272 actions ordinaires, à 8,00 \$ l'action, ont été accordées. Ces options pourront être levées à compter de 1989, à concurrence de 33 1/3 % des actions par année, sur une base cumulative.

10. IMPÔTS SUR LE REVENU

La provision pour impôts sur le revenu (recouvrement) de la Société se ventile comme suit:

	Exercice clos le 31 décembre	
	1988	1987
Exigibles	— \$	(2) \$
Reportés	37	12
Provision pour impôts sur le revenu	37 \$	10 \$

L'écart entre les impôts de l'exercice et le montant qui aurait été obtenu en appliquant le taux d'imposition combinant les taux de base du fédéral et des provinces résulte des faits suivants:

	1988	1987
Provision fondée sur un taux d'imposition combiné	57 \$	26 \$
Bénéfice des sociétés liées exempté d'impôts	(13)	(11)
Pertes en capital assujetties à un taux d'imposition effectif inférieur (gains)	(5)	(6)
Crédits d'impôt à l'investissement, après provision de 4 \$ pour impôts sur le revenu reportés	(5)	—
Charges non déductibles	3	—
Pertes de filiales pour lesquelles aucun avantage fiscal n'est comptabilisé	—	1
Provision pour impôts sur le revenu	37 \$	10 \$

11. POSTE EXTRAORDINAIRE

La provision constituée pour l'important programme de compression de l'effectif s'élève à 3 \$ après déduction de 3 \$ d'impôts sur le revenu reportés.

12. BÉNÉFICE PAR ACTION

	Exercice clos le 31 décembre	
	1988	1987
Bénéfice par action en circulation		
Bénéfice avant poste extraordinaire	2,07 \$	1,11 \$
Poste extraordinaire	(0,07)	—
Bénéfice net	2,00 \$	1,11 \$
Bénéfice dilué par action		
Bénéfice avant poste extraordinaire	1,85 \$	0,92 \$
Poste extraordinaire	(0,07)	—
Bénéfice net	1,78 \$	0,92 \$

Le bénéfice par action est calculé à partir de la moyenne pondérée des actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice et tient compte de l'effet rétro-actif de la division des actions en septembre 1988. Le calcul du bénéfice dilué par action tient compte de l'exercice éventuel de droits de souscription et d'options d'achat relatifs au capital-actions de la Société (note 9) ainsi que de l'effet sur le bénéfice consolidé de facteurs de dilution similaires dans des filiales et d'autres sociétés comptabilisées à la valeur de consolidation.

13. MODIFICATION D'ESTIMATIONS COMPTABLES ET AUTRES REDRESSEMENTS

a) Aux fins du calcul de l'amortissement pour 1988, la valeur résiduelle estimative de la quasi-totalité des avions de la Société a été augmentée et la durée d'utilisation prévue des B-767 a été prolongée, à effet le 1^{er} janvier 1988. Il en résulte une augmentation de 16 \$ du bénéfice net, après déduction de 12 \$ d'impôts sur le revenu reportés.

b) Certains chiffres donnés à titre comparatif ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation comptable adoptée en 1988.

14. FILIALES

a) Acquisitions

Durant l'exercice, la Société a comptabilisé l'acquisition d'une participation de 90 % dans Northwest Territorial Airways Ltd., selon la méthode de l'achat pur et simple. L'actif net acquis et la contrepartie donnée se résument comme suit:

Actif net à l'acquisition, à la valeur attribuée	3 \$
Part des actionnaires minoritaires	—
Actif corporel net acquis	3
Achalandage	10
Contrepartie en espèces	13 \$

Le bénéfice net consolidé comprend les résultats d'exploitation de cette filiale à compter de la date d'acquisition.

b) Gelco Express Limited

En février 1989, la Société a conclu un accord de vente de son Service de petites expéditions porte à porte du jour au lendemain et du Service du jour au lendemain de sa filiale, Gelco Express Limited, en échange de 22 % des actions de Purolator Courrier Limitée et d'autres contreparties. Aux termes de l'accord, qui devrait être ratifié en mars, l'aliénation de cet élément d'actif n'entraîne ni gain ni perte pour la Société. Le bénéfice d'exploitation consolidé de la Société tient compte de pertes d'environ 7 \$ découlant des activités commerciales prises en considération dans l'opération de vente.

Après que la Société eut fait l'acquisition de Gelco Express Limited en 1987, des écarts ont été constatés dans la valeur de l'actif de cette dernière à la date d'acquisition. La Société a menacé d'intenter une action en dommages-intérêts et les pourparlers en vue de parvenir à un règlement se poursuivent. Les recouvrements seront comptabilisés en réduction de certains placements de la Société dans le secteur des messageries ou autrement, selon le cas.

15. ENGAGEMENTS

La Société a pris des engagements touchant l'acquisition d'appareils et de réacteurs de rechange pour la somme de 1501 \$ US et de 245 \$ CA. Ses autres engagements au titre des biens-fonds, du matériel au sol et des rechanges s'élèvent à environ 61 \$ CA. Les loyers minimaux futurs au titre des contrats de

location-exploitation d'appareils et de biens-fonds s'élèvent à 1 932 \$, payables comme suit:

1989	172 \$
1990	157
1991	152
1992	150
1993	130
Au-delà	1 171

La Société a des engagements concernant l'utilisation des primes-voyages par les membres de l'Aéropian, son programme pour grands voyageurs. Selon les estimations, le coût différentiel découlant du respect de tous les engagements en vertu du programme devrait être inférieur à 18 \$, déduction faite des impôts sur le revenu de 12 \$. Ce coût n'a pas d'incidence importante sur la situation financière ou sur les résultats d'exploitation de la Société.

16. RÉGIMES DE RETRAITE

Air Canada et ses filiales ont plusieurs régimes de retraite à prestations déterminées. Suivant les derniers rapports actuariels dressés au 31 décembre 1987, et à partir des hypothèses les plus probables de la direction, la valeur actuarielle des prestations constituées atteint 2 038 \$ au 31 décembre 1988, et la valeur marchande de l'actif net disponible pour honorer ces engagements s'établit à 2 550 \$.

17. ÉVENTUALITÉS

Diverses poursuites judiciaires et réclamations entamées par ou contre la Société sont actuellement en cours. De l'avis de la direction et de ses conseillers juridiques, le dénouement de ces affaires n'aura aucune incidence marquée sur la situation financière ou sur les résultats de la Société.

En vertu de contrats de cession-bail d'appareils, la Société peut être tenue de rembourser la valeur résiduelle à hauteur de 224 \$. Des expertises externes ont indiqué que la Société n'aurait probablement pas à effectuer ce remboursement.

18. OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

Dans le cadre normal de ses affaires, la Société effectue des opérations avec des apparentés, à savoir le Gouvernement du Canada, ses organismes et des sociétés d'État. La Société perçoit de ses apparentés des produits au titre de passages, de fret et d'autres services. Les charges engagées auprès des apparentés comprennent des redevances d'atterrissage et des taxes générales d'aéroport ainsi que des taxes et des intérêts sur la dette à long terme. Les soldes des comptes qui résultent de ces opérations figurent au

bilan et sont réglés selon les conditions faites aux tiers non apparentés.

19. INFORMATION SECTORIELLE

L'activité principale de la Société consiste à transporter des passagers et du fret par vols réguliers sur les lignes autorisées par l'Office national des transports du Canada. Les principaux éléments d'actif d'Air Canada sont situés au Canada et la quasi-totalité de son exploitation aérienne se fait à l'intérieur du pays ou encore au départ ou à destination de celui-ci.

20. ACTE CONSTITUTIF ET DISPOSITIONS LÉGISLATIVES

Le 25 août 1988, la Société cesse d'être régie par la *Loi d'Air Canada de 1977* modifiée et est prorogée conformément aux clauses de prorogation, en vertu des dispositions de la *Loi sur les sociétés commerciales canadiennes*. Le 13 octobre 1988, la Société émet des actions ordinaires dans le public et cesse ainsi d'être une société d'État.

Elle est autorisée à faire cette émission d'actions par la *Loi sur la participation publique au capital d'Air Canada* qui a pris effet le 18 août 1988. Suivant les dispositions de cette loi, les clauses de prorogation de la Société fixent des restrictions quant à la propriété des actions avec droit de vote, soit un maximum de 10 % pour une personne et de 25 % pour la totalité des non-résidents, y compris les personnes qui leur sont liées.

21. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE DE L'EXERCICE

a) Air Canada concrétise ses plans d'acquisition de sept Boeing 747-400 combis. Elle commande trois avions qui, avec l'équipement et les rechanges afférents, sont évalués à 600 \$ environ et seront livrés entre décembre 1990 et mai 1991. Elle prend également quatre options d'achat qui pourront être exercées à des dates ultérieures.

b) À effet le 1^{er} janvier 1989, la Société comptabilisera son placement dans GPA Group Limited à la valeur d'acquisition et non plus à la valeur de consolidation. Ce changement s'explique notamment par la dilution prévue du pourcentage de sa participation. Suivant la méthode de comptabilisation à la valeur de consolidation, la Société inscrivait au poste Produits hors exploitation la quote-part du bénéfice de GPA Group Limited qui lui revenait; suivant la méthode de la comptabilisation à la valeur d'acquisition, elle n'inscrira que les dividendes.